VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej**
(nr 119)
z dnia 24 kwietnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 119)

24 kwietnia 2019 r.

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat strategii rozwoju polskich portów morskich;

– informację na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego do polskich portów morskich;

– informację na temat możliwości obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych;

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Moskwa** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Buczyński** dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alicja Kozłowska** dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Jacek Gryga** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Szumny** zastępca dyrektora do spraw technicznych w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Michał Graban** główny specjalista w Departamencie Rozwoju Gospodarczego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, **Adam Meller** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. wraz ze współpracownikami, **Janusz Gajowiecki** prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej wraz ze współpracownikami, **Radosław Celiński** członek Zarządu, dyrektor do spraw Finansowych i Ekonomicznych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Adam Kłos** dyrektor Departamentu Handlowego w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A., **Marek Trojnar** szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A., **Adam Piotrowski, Piotr Ratkowski** oraz **Adam Tylski** zastępcy przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”. W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości – podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, panią Annę Moskwę. Zerknę ilu mamy gości. Szanowni państwo, ja zawsze czytam z imienia i nazwiska, ale dziś jest państwa bardzo dużo. Zatem powitam państwa bardzo serdecznie i będę prosiła w momencie zabierania głosu o przedstawienie się. Witam przedstawicieli zarządów portów, Najwyższej Izby Kontroli, Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej, Polskich Kolei Państwowych. Witam

dyrektorów departamentów oraz wszelkich specjalistów współpracujących z osobami przybyłymi.

Przystąpimy do rozpatrzenia punktów. Zanim to nastąpi muszę stwierdzić kworum. W porządku dziennym mamy 4 punkty: rozpatrzenie informacji na temat strategii rozwoju polskich portów morskich; rozpatrzenie informacji na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego do polskich portów morskich; rozpatrzenie informacji na temat możliwości obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych; rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich".

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie słyszę sprzeciwu. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Jeśli chodzi o punkt pierwszy – na początek proszę o zabranie głosu przez panią minister Annę Moskwę. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, mamy w Polsce 4 porty podstawowe, 28 portów nieposiadających podstawowego znaczenia i 50 przystani morskich.

Dzisiaj chcieliśmy zaprezentować ogólne strategie rozwoju portów i następnie skoncentrować się na prezentacji szczegółowej, dotyczącej rozwoju 4 strategicznych portów morskich, z perspektywy gospodarki narodowej. Na spotkaniu dotyczącym votum nieufności zabrakło czasu, dlatego na dzisiejszym spotkaniu chcieliśmy bardziej szczegółowo o tych portach opowiedzieć.

Z perspektywy dokumentów – jak państwo pamiętają, 11 września 2018 r. podczas obrad tej Komisji, rozmawialiśmy o kluczowym dokumencie, jakim jest program rozwoju portów morskich do 2030 roku. Szczegółów tego dokumentu nie będę, więc przybliżała, a tylko powiem, na jakim jest etapie. Dostaliśmy pozytywną opinię z 18 marca 2019 r., więc teraz jest to etap Komitetu Stałego. W najbliższym czasie ten dokument się na nim znajdzie. Potem oczywiście Rada Ministrów. Lada moment będzie do dokument obowiązujący. Przypomnę tylko, że przyjęcie tego dokumentu wynika między innymi ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Jeśli chodzi o kluczowe cele – pierwszy to dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych. Cel drugi – stworzenie bezpiecznego i przyjaznego środowisku systemu portowego. Wokół tych celów są przypisane poszczególne priorytety. Jednym z nich, najbardziej niestandardowym, jest digitalizacja portów morskich. Poza tym rozwój infrastruktury portowej – o tym opowiemy, integracje portów, zapewnienie bezpieczeństwa, a także uwzględnienie w działalności portowej przepisów i standardów środowiskowych. Strategia ta uwzględnia nie tylko rynek polski, ale również cały rynek europejski, ze szczególnym uwzględnieniem naszych południowych sąsiadów – Republik Czeskiej i Słowackiej, i potencjału, jaki dla rozwoju portów mamy w tamtym obszarze.

W kwestii podstawowych danych i wstępnych szacunków Głównego Urzędu Statystycznego w 2018 roku – wielkość przeładunków w polskich portach morskich to 91,3 mln ton. Dane finansowe w czasie ostatniego spotkania już przytaczaliśmy.

Żeby nie przedłużać wstępu, pozwolę sobie od razu przejść do prezentacji poszczególnych portów. Zacznijmy może od strategii i rozwoju Gdyni. Oczywiście jest ona w pełni spójna z dokumentem o charakterze ogólnym. Strategia w poszczególnych portach jest już uwzględnieniem i uszczegółowieniem na poziom projektów. Proszę bardzo, zapraszam przedstawiciela portu w Gdyni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę przedstawicieli Portu Gdynia.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Adam Meller:

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, państwo posłowie, szanowni goście, jestem po raz drugi na komisji sejmowej, która ocenia dostęp lądowy do Portu Gdynia. Poprzednią była Komisja Infrastruktury, której obrady poświęcone były podsumowaniu raportu Najwyższej Izby Kontroli. Ten raport został dziś państwu załączony.

Port Gdynia jest położony w centrum miasta. W tej chwili prowadzimy dużą inwestycję, polegającą na poprawie dostępu do portu od strony wody, pogłębieniu toru podejściowego oraz głównych kanałów wewnątrz niego. To już zaczęło się dziać. Rozpoczęliśmy naszą inwestycję od modernizacji i przebudowy poszczególnych nabrzeży, aby móc pogłębić główne kanały portowe i umożliwić dostęp do portu znacznie większym statkom niż do tej pory – statkom oceanicznym, które mogą wpłynąć na Morze Bałtyckie.

Jeśli chodzi o pewną równowagę portu, jako węzła transportowego, trzeba powiedzieć, że dostęp musi być zrównoważony, zarówno od strony wody jak i lądu. Mamy dwa tematy dotyczące dostępu od strony lądu. Jeden to dostęp kolejowy. W tej chwili ma się rozpocząć modernizacja układu torowego Gdynia-Port – wybrany już jest wykonawca. Polega ona na wymianie właściwie całego układu torowego na terenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Ten dostęp kolejowy będzie pierwszym etapem całości programu, ponieważ druga faza to budowa linii 201 łączącej port z Maksymilianowem, poprzez Kościerzynę. Umożliwi, więc wyjazd i wjazd towarów do portu z pominięciem już dzisiaj mocno obciążonej linii kolejowej przez Tczew. Pierwsza faza, czyli modernizacja układu kolejowego Gdynia-Port – na dniach spodziewamy się wejścia wykonawcy na plac budowy. Natomiast faza druga, czyli modernizacja linii 201 – aktualnie trwają prace projektowe poszczególnych odcinków.

Największy problem, z jakim boryka się dzisiaj port w Gdyni to dostęp drogowy. Dziś odbywa się on przez Estakadę Kwiatkowskiego, która po wielu latach została wybudowana, ponieważ jej pierwszą fazą było postawienie słupów pod nią. Długo w Gdyni się nic nie działo. Estakada została w pewnym momencie ukończona i dziś stanowi właściwie jedyną nitkę dostępową do Portu Gdynia. Tak naprawdę mamy sytuację, w której ta estakada jest mocno obciążona, wymaga częstych remontów i powstają olbrzymie kongestie z tego powodu. Dojazd do portu w związku z tym jest bardzo utrudniony. Prawdą jest, że Estakady Kwiatkowskiego zamknąć nie można celem jej gruntownego wyremontowania, albowiem uniemożliwiłoby to całkowicie dostęp do portu i jego powolne zamieranie. Okres tego remontu trwałby nie tydzień, nie miesiąc, a lata.

W związku z tym koncepcja jest następująca, aby cały dostęp do Portu Gdynia oprzeć na tak zwanej Drodze Czerwonej, czyli połączeniu bram dostępowych do portu – będącego przejściem granicznym, z końcówką obwodnicy Trójmiasta. Da to bezpośredni dostęp z obwodnicy drogą szybkiego ruchu. Droga ta – powiedzmy sobie uczciwie – powinna mieć charakter drogi krajowej. Jeśli mówimy dziś o występujących przeciwnościach, to polegają one na tym, że część tej drogi, która powinna mieć charakter drogi krajowej, leży na terenach Gminy Gdynia. A zatem zgodnie z dziś obowiązującymi regulacjami, droga ta powinna być zbudowana z budżetu miasta. Tutaj pojawia się problem będący trochę zamkniętym kołem, bowiem Gmina Gdynia twierdzi, że na budowę tej drogi po prostu jej nie stać.

Mówi się, więc dużo o Drodze Czerwonej, natomiast formalnie nie znalazła się ona, póki co, w planach budowy i jest na chwilę obecną tylko w sferze naszych marzeń. Zakładamy również, że mogłaby stanowić dostęp do terenów tak zwanej Doliny Logistycznej, czyli terenów, które Zarząd Morskiego Portu Gdynia chce kupić w Gminie Kosakowo. Stanowiłyby one zaplecze logistyczne portu w kwestii budowy parkingów dla ciężarówek, serwisów, intermodalu obsługującego ładunki kontenerowe. Do tego jest wymagane dobre połączenie portu z zapleczem lądowym, które miałaby stanowić Dolina Logistyczna – tak to by wyglądało. Nas pociesza jedynie fakt – przywieźliśmy ze sobą materiały, że mniej więcej tydzień temu Miasto Gdynia wydało, nazwijmy to dokument, będący atlasem węzła miejskiego Gdynia. Tam są załączone dwie mapki – Rozwój dróg Miasta Gdynia do roku 2030 i do roku 2050. Na obu tych mapach zostały wrysowane linie, które mają stanowić przyszłą Drogę Czerwoną – jej trasę i przebieg. Zakładamy więc, że Miasto Gdynia akceptuje pomysł budowy tej Drogi Czerwonej, natomiast na pewno będzie trzeba znaleźć środki finansowe spoza miasta i portu. Absolutnie będziemy musieli walczyć o te środki z budżetu.

Jeśli chodzi o raport NIK, na który się na początku powołałem – dla nas jest bardzo istotne, że w ocenie kontrolerów jednoznacznie wskazano, iż z portów, z 4 portów wymienionych przez panią minister, Port Gdynia wypadł najgorzej w kwestii dostępu od strony

lądu. Zdecydowanie apelowałbym o podjęcie przez państwa, szczególnie posłów, działań w kierunku zmiany tych warunków – krótko mówiąc ich poprawy. Dzisiaj gospodarka morska przeżywa swój świetny okres, w dużej mierze zasila budżet narodowy. Zdecydowanie każda inwestycja infrastrukturalna, związana z dostępem do portów, będzie procentować w najbliższym okresie w dwójnasób – poprzez wynik finansowy samego przedsiębiorstwa, ale też przez środki finansowe, które wpłyną z tytułu ceł i podatków wynikających z obsługi ładunków w portach.

Tyle z mojej strony. Mam tutaj prezentację, ale dotyczy ona tego, o czym przed chwilą mówiłem. Dziękuje państwu bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kto tę prezentację nam teraz opisze i przedstawi?

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

O porcie zewnętrznym i planach rozwoju warto byłoby powiedzieć kilka zdań.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor do spraw Marketingu i Współpracy z Zagranicą w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. Maciej Krzesiński:

Dzień dobry państwu. Maciej Krzesiński, dyrektor do spraw Marketingu i Współpracy z Zagranicą Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Przez tę prezentację przejdę dosyć szybko, ponieważ dużo informacji w niej zawartych przekazał pan prezes.

Szanowni państwo, kilka grup ładunkowych, które w tej chwili obsługujemy w Porcie Gdynia – po pierwsze kontenery. Druga duża grupa statków obsługiwanych przez nas to ro-ro promy i statki pasażerskie. Trzecia grupa to towary masowe i półmasowe. To jest nasza główna działalność portu, jako że jesteśmy portem uniwersalnym.

W zeszłym roku przeładunki sięgnęły 23,5 mln ton i to jest właściwie wynik, który przekroczyliśmy w stosunku do tego, co planowaliśmy na rok 2020. To jest nawiązanie do tego, o czym mówił tu pan prezes Adam Meller – o tym, że porty dziś świetnie się rozwijają. Jest to oczywiście konsekwencja kilku wydarzeń, oczywiście nie tylko dobrej koniunktury na rynku, bo rzeczywiście taką dzisiaj mamy, ale też szereg działań podjętych ku temu, aby port sprawnie przeładowywał towary. Natomiast mamy oczywiście szereg barier, które musimy rozwiązać, by ten poziom dynamiki utrzymać.

Kontenery w ubiegłym roku to jest poziom prawie 804 tys. TEU – bardzo dobry wynik, aczkolwiek myślę, że możemy pokusić się o prognozę wskazującą, że w tym roku będzie ciut lepiej, jednak faktem jest, że zbliżamy się powoli do granicy wydolności naszego portu. Główny nowoczesny potencjał portu to oczywiście dostosowanie parametrów infrastruktury. Mówimy tu zarówno o istniejącej, wymagającej modernizacji, jak i o nowej, którą będziemy budować. Pozyskanie przez ZMPG S.A. nowych terenów jest szalenie ważna, dlatego że jesteśmy portem otoczonym przez miasto, mającym bardzo małe możliwości rozwojowe, jeśli chodzi o istniejące tereny miejskie. Jedynym naszym wyjściem jest budowanie się na Zatoce Puckiej – nie ma innej możliwości. Ewentualne wejście w Gminę Kosakowo, w Dolinę Logistyczną – o tym za chwilę powiem. Utrzymanie wysokiej zdolności rozwojowej portu jest tym, na czym zależy nam najbardziej. Chcemy być liderem w basenie Morza Bałtyckiego. Jest to automatycznie bycie liczącym się portem nie tylko w Europie, ale i na świecie.

Jeśli chodzi o główne inwestycje, które są prowadzone na terenie Porty Gdynia, to przede wszystkim w zakresie przewozów pasażerskich i ro-ro, mamy budowę nowego publicznego terminalu promowego. To jest inwestycja, która już się rozpoczęła. Zakończenie jej planujemy na rok 2021. Wtedy ten terminal będzie w pełni działał i umożliwi nam przyjmowanie statków o mniej więcej 1/3 większych niż w tej chwili. Druga rzecz bardzo ważna, o której pan prezes już wspomniał, to pogłębienie torów podejściowych. Ta część jest realizowana przez Urząd Morski w Gdyni, z którym bardzo ściśle współpracujemy. Natomiast wewnętrzne akweny portowe, to z kolei praca wykonywana przez wykonawców zatrudnionych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Ta inwestycja też

ma miejsce w tej chwili. Składa się z szeregu różnego rodzaju przedsięwzięć. Z szeregu prac, które należy wykonać, pierwsze są już prowadzone. Jest to między innymi wzmocnienie nabrzeży, następne będzie stricte pogłębienie akwenów portowych, umożliwiające przyjmowanie większych statków o większym zanurzeniu, czyli kontenerowców, które są w pełni załadowane i będzie je można w porcie przeładowywać.

Następna ważna rzecz dotycząca rozwoju portu to dostęp kolejowy. Mówiliśmy o tym już wcześniej – pan prezes kilka słów o tym powiedział. W tej chwili rozpoczynamy elektryfikację i modernizację układu kolejowego w zachodniej części portu. Szalenie dla nas ważna rzecz, dlatego że wpływa na jakość obsługi między innymi na terminalu intermodalnym, kontenerowym. Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia to projekt, który jest na etapie koncepcyjnym – próbujemy pozyskać dla niego finansowanie. Uruchomimy ten projekt zaraz po tym jak to finansowanie uzyskamy. To jest też strategia rozwoju, aby iść mocno w tak zwany intermodal.

Tereny, które pozyskaliśmy w zeszłym roku to mniej więcej 11,2 ha. To są ulice Śmidowicza, Rumuńska, tereny po byłej Stoczni Nauta. Nie jest to może jakaś imponująca wielkość, ale proszę mi uwierzyć, że w przypadku tak kompaktowego portu, jakim jest Gdynia i intensywności zagospodarowania tej przestrzeni, którą mamy, to dla nas każdy metr kwadratowy nowo pozyskanej powierzchni bardzo się liczy.

Wartość inwestycji zakończonych w 2018 roku to 183 mln zł, a podpisanych umów to 256 mln zł. Umowy pozostające do podpisania z 2018 roku, które przeszły na rok 2019 to kolejne 320 mln zł. Wartość inwestycji planowanych na rok 2019 to 304 mln zł, a objętych planem 2019-2021 – 1,2 mld zł.

Pełna dostępność transportowa, czyli sprawny, bezpieczny dostęp morski. Tu też inwestujemy w to, o czym wspominała pani minister, mianowicie digitalizację. Nie tylko inwestujemy w samą infrastrukturę, ale również w różnego rodzaju narzędzia, czy projekty mające na celu z jednej strony digitalizację procesów portowych, ale też zwiększanie bezpieczeństwa – np. inwestycja w system RTK. Wielokrotnie podawaliśmy tę informację na naszych stronach internetowych – przy okazji zachęcam do śledzenia, bo jest tam wiele ciekawych informacji na temat tego, co się w porcie dzieje. System istotnie poprawiający bezpieczeństwo nawigacyjne w porcie, ale nie tylko. Jest to system innowacyjny na skalę światową – tak bezpiecznego systemu jak w tej chwili funkcjonuje w Porcie Gdynia, nie ma na świecie. Jesteśmy pierwszymi, którzy to zastosowali, a inni dopiero będą z tego korzystać.

Nowoczesny dostęp kolejowy i efektywny dostęp drogowy są bardzo ważne – o tym za moment. Poprawa dostępu morskiego wraz z Urzędem Morskim w Gdyni – pogłębianie toru podejściowego, wykonanie robót czerpalnych na torze podejściowym do główek falochronu i tak dalej. Może ten temat pominę.

Poprawa dostępu kolejowego – mamy na rysunku przedstawione, jaki zakres będzie realizowany w ramach tego, co się dzieje w Porcie Gdynia w tej chwili, bądź za chwilę się zacznie. Czerwone pola to 130 km torowisk i 355 rozjazdów – olbrzymi projekt, jeśli chodzi o kolej, będziemy dużym placem budowy.

Jeśli chodzi o inwestycje komplementarne, czyli linia 201 – szalenie dla nas ważna, dlatego że zmniejszy kongestie na torach, jeśli chodzi o wwóz i wywóz towarów do Portu Gdynia. Tak zwana droga alternatywna.

Integracja z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych albo tak zwanych suchych portów – to jest też pewna idea, która nam przyświeca, aby łączyć się z suchymi portami. Funkcjonuje to w Europie, a my się staramy to powoli realizować.

Zgodność dostępu drogowego z wymogami sieci TEN-T. Jako port o strategicznym znaczeniu dla gospodarki, jesteśmy również węzłem transportowym TEN-T. To opracowanie, o którym mówił pan prezes, zaraz po zakończeniu wypowiedzi będzie można te mapki sobie obejrzeć wraz z atlasem – do państwa dyspozycji. Nie ma tego może zbyt wiele, ale zachęcam do obejrzenia i zabrania ze sobą. Sieć TEN-T i korytarz Bałtyk-Adriatyk są dla nas bardzo istotne. Kierunek południowy mocno chcemy rozwijać. Chodzi o to by te ładunki nie szły do portu w Hamburgu, tylko do portów Gdynia i Gdańsk oraz Szczecin-Świnoujście.

Co do wyników kontroli – raport NIK zakładam, że państwo znają. Ten raport nie jest dla nas specjalnie korzystny. W kwestii dostępu drogowego Port Gdynia jest oceniany w tym raporcie słabo. Wynika to z braku Drogi Czerwonej, z wysokiego na dziś zużycia infrastruktury w postaci Estakady Kwiatkowskiego, która jest głównym dostępem do portu.

Droga Czerwona – długość około 6 km, klasa główna, przyspieszona, dwujezdniowa, dwupasowa. Zakładaliśmy, że faza przedinwestycyjna trwała by około 2 lata, a faza inwestycyjna około 3 lata. Prawdopodobnie okres potrzebny na budowę tej drogi będzie dłuższy. Sama kwestia załatwienia dokumentów – już wiemy, że trwałaby nieco dłużej. Ale trzeba zauważyć zależność, jeżeli dziś zaczniemy tę drogę planować i zapadną wiążące decyzje, że ta droga powstanie, to port się będzie rozwijał. Jeżeli tej drogi nie będzie, to nie mówimy, że utrzymamy bieżący poziom przeładunków. Obawiam się jego spadku po pewnym czasie. Port Gdynia będzie marginalizowany ze względu na słaby dostęp do portu od strony lądu. Żeby była jasność – kolej tutaj wszystkiego nie załatwi, chociaż te inwestycje mają na celu poprawę wwozu i wywozu towarów tak, by 40% towarów wyjeżdżała na szynach, a nie na kołach.

Inne inwestycje, które są w tej chwili realizowane dotyczą zaplecza logistycznego. Już dzisiaj nad tym pracujemy. Są to Zarządu Morskiego Portu Gdynia – na przykład magazynów wysokiego składowania – jednego z 4 jakie są w tej chwili planowane. Pierwszy zostanie wykończony pod koniec tego roku, kolejne będziemy budować. Olbrzymie składy, w których będzie można przechowywać i konfekcjonować towary. Trzeba też powiedzieć, że zaplecze w postaci składów magazynowych też jest w pobliżu, bo rozwija się Gmina Kosakowo. Tam też są prywatne inwestycje magazynowe. Rozwija się Gmina Rumia, gdzie też prowadzi się szereg inwestycji o charakterze magazynowym. Więc to zaplecze powstaje. Problemem cały czas są drogi i dojazdy od tych magazynów do portu.

Ochrona środowiska – system pomiaru zapylenia to innowacyjna rzecz, która chwaliliśmy się w tym roku na jednej z konferencji. Jak się okazało porty na Bałtyku dbające o środowisko, mają też takie problemy – nie jesteśmy jedyni. Co ciekawe okazało się, że znacznie wyprzedziliśmy kolegów z Łotwy, Estonii, a nawet z Norwegii i Szwecji. Mamy bardziej zaawansowany system pomiaru monitorowania, niż kraje nadbałtyckie i skandynawskie, które słyną z dbałości o środowisko. Okazało się, że w czymś jesteśmy lepsi.

Przyłącza zasilające promy w energię elektryczną – cofając się do inwestycji związanych z nowym publicznym terminalem promowym – tam będzie w standardzie podłączanie się statku, który wejdzie do portu. Następować będzie wyłączenie silników spalinowych i podłączenie promu do energii elektrycznej, co istotnie zmniejszy poziom zanieczyszczenia powietrza, z uwagi na niską lub zerową emisyjność spalin w tym momencie. Pomijam fakt, że mocno wchodzimy w tematy związane z bunkrowaniem statków gazem skroplonym LNG. My przeprowadziliśmy dwa takie bunkrowania. Jesteśmy na etapie rozmów z armatorami, którzy przychodzą do nas, aby weszły one na stałe, jako standardowa usługa uzyskiwana w Porcie Gdynia. Te prace prowadzone są przy współpracy z naszymi spółkami – PGNiG i Lotos. Kooperacja dobrze przebiega.

Rozwój Doliny Logistycznej – jak wcześniej wspominaliśmy. Droga Czerwona załatwia dwa tematy – bezpośredni dostęp do portu, a także kwestię zaplecza logistycznego, które dla portu jest bardzo ważne. Nie wszystkie towary od razu wyjeżdżają w teren. Niektóre są składowane lub czekają na dalszy przeładunek. Do tego potrzebne jest zaplecze logistyczne – daje je Gmina Kosakowo. W tej chwili jesteśmy po wydaniu zgody przez tę gminę, aby rozszerzyć granice portu, co w konsekwencji zmiany rozporządzenia będzie impulsem do tego, by zacząć na tym terenie inwestować, również bezpośrednio przez port.

Port zewnętrzny to nasza najważniejsza inwestycja – strategiczna. Chcielibyśmy, by w roku 2027 ten port zaczął funkcjonować. Tak, jak państwu powiedziałem na początku mojego wystąpienia, nie ma innej możliwości w Porcie Gdynia niż rozwijanie i budowanie się na Zatoce Gdańskiej. Stąd taki pomysł. Mamy wybraną już konkretną koncepcję na wybudowanie właściwie nowego, drugiego portu, o charakterze półwyspu wychodzącego w głąb Zatoki Gdańskiej. To jest 180 ha powierzchni użytkowej, 4 stanowiska cumownicze dla największych kontenerowców – takich, jakie pływają w tej chwili.

Będzie można jednocześnie obsługiwać 4 statki. Zdolność przeładunkowa ma wynosić 2,5 mln TEU. Maksymalne zanurzenie wyniesie 16 m. Tak naprawdę, my już dzisiaj patrzymy w przyszłość, jak się będą rozwijały statki. Parametry portu będą spełniały najbardziej wysublimowane wymagania, co do wielkości statków, jakie w ogóle będą mogły teraz i w przyszłości wpływać na Bałtyk.

W kwestii korzyści dla budżetu państwa – będąc w Sejmie, w ramach Komisji, musimy na to popatrzeć z punktu widzenia makro. Z tytułu podatków, przychodów celno-skarbowych i granicznych port zewnętrzny i inwestycje dostępowe same z siebie przynoszą ponad 5 mld zł – takie są wstępne szacunki. Sama Droga Czerwona, powinna generować około 682 mln zł. Zakładając, że te środki pozostaną w kasie portu, można powiedzieć, że te projekty się samofinansują. Nie ma chyba takich projektów dzisiaj w naszym kraju, które miałyby tak szybki zwrot z inwestycji – prosta kalkulacja.

Dziękuję i oddaje głoś pani przewodniczącej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, przechodzimy teraz do…

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Przenosimy się na Pomorze Zachodnie. Bardzo prosimy Szczecin i Świnoujście.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, dziękuję za możliwość przedstawienia strategii Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Nazywam się Marek Trojnar. Jestem szefem Biura Strategii i Rozwoju Portów.

Proszę państwa, strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu powstała w 2014 roku. Jej autorami byli pracownicy naukowi Akademii Morskiej w Szczecinie, Uniwersytetu Szczecińskiego i pracownicy Zarządu Morskich Portów – pionów rozwoju i handlowego. Strategia ta w kwietniu 2014 roku została pozytywnie zaopiniowana przez radę pracowniczą, następnie przyjęta przez zarząd, a w czerwcu 2014 roku zatwierdzona przez walne zgromadzenie.

Jeżeli chodzi o wizję to brzmi ona tak: Szczecin i Świnoujście wiodącymi portami na południowym Bałtyku. Innymi słowy, chcemy być w czołówce portów. Oczywiście chcielibyśmy być najlepszym, ale są tu bardzo złożone uwarunkowania, między innymi związane z położeniem, dostępem, więc to nie jest takie proste. Natomiast, jeśli chodzi o misję – jest to tworzenie dogodnych warunków rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, jako najbardziej uniwersalnego kompleksu portowego na południowym Bałtyku. Chodzi nam o to, żeby stworzyć takie warunki, żeby każdy ładunek został w porcie obsłużony i nie było sytuacji, że klient jest odsyłany ze słowami „My tego nie możemy zrobić.". Dotyczy to spraw przeładunkowych, a także inwestorów. Po prostu chcemy postępować tak, by żaden inwestor, chcący w porcie zainwestować własne środki i prowadzić później działalność gospodarczą lub przeładunkową, nie został odesłany w kwitkiem, tylko znalazł satysfakcjonującą ofertę.

Teraz realizacja strategii odbywa się w trzech głównych częściach. Mianowicie działania w obszarze infrastruktury portowej, gospodarki gruntami portowymi oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu i morza.

Jeśli chodzi o dostęp, bo to jest jedna z najistotniejszych spraw, w przypadku dostępu od strony wody sytuacja wygląda w tej chwili tak, że Szczecin ma jeszcze maksymalną głębokość techniczną umożliwiającą, zawijanie statków o zanurzeniu 9,15 m, podczas gdy po modernizacji toru wodnego, realizowanej przez Urząd Morski w Szczecinie, głębokość ta będzie wynosiła 12,5 m. Umożliwi to zawijanie statków o zanurzeniu powyżej 11,1 m. To mniej więcej wygląda tak, że na dzień dzisiejszy takim maksymalnym statkiem pod pełnym ładunkiem, który może być obsłużony w Szczecinie, jest dwudziestotysięcznik. Natomiast po modernizacji toru będą to czterdziestotysięczniki.

W Świnoujściu mamy głębokość toru 14,5 m. W naszych docelowych planach jest 17 m. To jest głębokość umożliwiająca wejście największych statków, jakie mogą przez cieśniny duńskie wchodzić na Bałtyk. W tym momencie pozycja konkurencyjna w stosunku do innych portów zostanie wyrównana. Z portów o podstawowym znaczeniu

gospodarczym jesteśmy jedynym, który ma stosunkowo dobrą obsługę jednostkami śródlądowymi, ale to głównie na skutek połączenia z niemieckimi drogami śródlądowymi. Bardzo nas cieszą natomiast działania, które są robione w stosunku do odrzańskiej drogi wodnej. Zresztą u nas w zarządzie funkcjonuje biuro odrzańskiej drogi wodnej, które przygotowuje inwestycje związane z użeglowieniem i doprowadzeniem tejże drogi do trzeciej, a może w przyszłości do czwartej klasy.

Jeżeli chodzi o dostęp drogowy, to zaraz trochę więcej powiem o S3 i dostęp kolejowy, czyli szlaki E59 i CE59, tu jesteśmy zadowoleni z postępu prac, bo są tam naprawdę ogromne nakłady finansowe. Natomiast E59 – tak zwana „Nadodrzanka", jesteśmy zaniepokojeni, bo ten szlak kolejowy nie otrzymał żadnych pieniędzy unijnych. Jest tylko finansowany, można powiedzieć rewitalizowany, że środków budżetowych, a więc ten zakres jest stosunkowo niewielki i polega na tym, by załatwić najpilniejsze potrzeby, takie by nie wprowadzać wyłączeń lub ograniczeń w ruchu kolejowym.

Bardziej szczegółowo o dostępie z zewnątrz – widzimy tutaj wyraźnie, że nie zarząd portu, a inne podmioty odpowiadają za te inwestycje, jeżeli chodzi o poprawę dostępu kolejowego do portu w Szczecinie i Świnoujściu – PKP PLK. Nie będę o tym dużo mówił, bo za chwilę to będzie przedmiotem kolejnego punktu obrad dzisiejszych. Dodam tylko, że w tej inwestycji my jesteśmy jako jedyni współbeneficjentem, dlatego że część inwestycji realizowana jest na obszarze portu. To niewielki zakres, ale dosyć ważny i wpływający na wskaźniki rezultatu inwestycji, jako całości.

W temacie dostępu drogowego do portu w Szczecinie – Miasto Szczecin będzie realizować tę inwestycję. W poprzedniej kadencji zmodernizowaliśmy wszystkie drogi wewnętrzne w portach w Szczecinie i w Świnoujściu. Gmina Szczecin w ramach środków finansowych na poprawę dostępu do portu, zmodernizowała ulicę Struga, która jest głównym dojazdem do miasta i równocześnie do portu. Teraz pozostały gminie inwestycje ostatniej mili, czyli te prowadzące bezpośrednio do portu w Szczecinie.

W Świnoujściu jest podobnie. Gmina Świnoujście prowadzi dwa zadania inwestycyjne, które będą łączyć S3 z bramami portu w Świnoujściu.

Droga S3 – tutaj mamy wymienione odcinki i lata ich realizacji. Jeszcze troszkę zostało. W tej chwili rozpoczęła się realizacja od Miękowa do Brzozowa. Pozostaje Troszyn-Świnoujście, a dokładnie terminal promowy w Świnoujściu. O ile na trasie Miękowo-Brzozowo rozpoczęły się już prace, o tyle na odcinku Troszyn-terminal promowy są to prace studialne, geodezyjne i badań środowiskowych, a więc ruszy to trochę później, ale w założeniu jest, że będzie zrobione do końca 2023 roku.

Modernizacja toru do Świnoujścia, wspomniane wcześniej 12,5 m – inwestycja jest realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie. Jest wykonawca. W systemie „Zaprojektuj i zbuduj", mniej więcej kończy się w tej chwili dokumentację techniczną i w ślad za nią powinny ruszyć konkretne roboty i Szczecin będzie miał 12,5 m. Natomiast w samym porcie, jeśli chodzi o infrastrukturę portową, czyli te inwestycje, za które my jako port odpowiadamy, to przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, budowa stanowiska statkowego LNG, nowego drugiego stanowiska. Planowana jest budowa terminalu kontenerowego w Świnoujściu w porcie zewnętrznym. Jeśli chodzi o Szczecin to są inwestycje związane z pogłębieniem toru. Co z tego, że pogłębimy sam tor, jeśli nie pogłębimy kanałów portowych i nie przystosujemy nabrzeży, to nie będzie efektów. To są inwestycje bardzo ze sobą połączone. Na przykład JASPERS traktuje inwestycje Urzędu Morskiego i dwie nasze, jako jedną inwestycję, i tak na nią patrzy i ocenia.

Jeśli chodzi o Świnoujście – mamy zaznaczone te inwestycje. Najbardziej na południu jest terminal promowy i przystosowanie go do obsługi transportu intermodalnego. Na dalszym odcinku jest modernizacja nabrzeży portowych – projekt rezerwowy. My chcieliśmy to realizować, ale nie wystarczyło na to środków unijnych. Niemniej przygotowujemy projekt. W tej chwili jest realizowana dokumentacja techniczna i będziemy ubiegać się o pozwolenie na budowę. Może zaistnieć taka sytuacja na końcu obecnej perspektywy finansowej, że pozostaną jakieś środki niewykorzystane. Chodzi o to, żebyśmy byli przygotowani i natychmiast ruszyli z projektem, jeśli takie możliwości się pojawią. To jest niewielki zakres. My dzisiaj mamy 14,2 m w Świnoujściu przy większo-

ści nabrzeży, a potrzeba 14,5. Ponieważ Urząd Morski na tym odcinku zrealizował już swoje zadania i do wysokości Nabrzeża Portowców tor wodny ma 14,5 m – nam brakuje 0,3 m. To jest bardzo istotne, dlatego że dzisiaj stutysięcznik przychodzi niedoładowany – w granicach 94-96 tys. ton ładunku, nigdy 100 tys. ton. Zawsze te 4-6 tys. ton brakuje. Po wykonaniu tego zadania stutysięczniki będą mogły być bez problemu obsługiwane i statki o długości do 300 m. Natomiast w porcie zewnętrznym drugie stanowisko LNG i jest planowany terminal kontenerowy.

Przystosowanie terminalu promowego, do obsługi transportu intermodalnego – polega to na tym, że łączymy dwa nabrzeża. Niedawno kupione od Agencji Mienia Wojskowego stanowisko promowe nr 6 ze stanowiskiem promowym nr 5. Co to nam daje? Możliwość obsługi jednostek o długości 265 m. To są największe promy, jakie w najbliższej przyszłości będą operować na Bałtyku. Jeszcze nie tak dawno oddawaliśmy stanowisko nr 1 dla obsługi promów o długości 220 m i wydawało się, że to wystarczy na długie lata. Okazało się jednak, że nie. W tej chwili 220 m już jest za mało, budujemy 265 m. Do tego rozbudowujemy znacząco układ kolejowy. Budujemy prace postojowe dla ponad 200 naczep po to, żeby można było obsługiwać pociągi blokowe z naczepami, kontenerami, nadwoziami specjalnymi i tak dalej. Tu widać, na czym to polega. Poza tym łącząc place dla naczep budujemy estakadę łączącą te place, która stanie się drugim wjazdem na terminal promowy.

Rozwój terminalu promowego jest bardzo istotny. To jest terminal, który w naszych portach najbardziej się rozwija. Za ostatnie lata średni przyrost obrotów na terminalu to jest około 10%. Na żadnym innym terminalu nie mamy tak znaczącego stałego przyrostu przeładunku jak na promowym.

Stanowisko LNG – port zewnętrzny. Chodzi o to, że polskie LNG rozbudowuje terminal w części lądowej, zwiększa zdolność regazyfikacyjną z 5 mld m^3 do 7,5 mld m^3, stawia trzeci zbiornik, a to stworzy możliwość w przyszłości zwiększenia regazyfikacji nawet do 10 mln m^3. To wszystko powoduje, że musi się zwiększyć zdolność części portowej. Jedno stanowisko dla Q-Flexów – jednostek zbiornikowców LNG o długości do 320 m, to jest za mało. Muszą być dwa, nie tylko do kontraktu katarskiego, doszedł amerykański, ale również dochodzą dostawy spotowe i to stanowisko jest zbyt małe. W związku z tym będzie budowane drugie, duże dla Q-Flexów oraz jednostek mniejszych do reeksportu, a także do tankowania bunkierek. Zarówno z portów w Świnoujściu i Szczecinie, jak i w Gdańsku i Gdyni nie trzeba będzie transportować gazu droga lądową – autocysternami, bo będzie można to zrobić drogą pływającą. Tu jest taki układ z platformą i stanowiskami po dwóch stronach – od góry duże statki, na dole małe. Teraz będą prawdopodobnie pewne modyfikacje i będzie to wszystko w jednej linii, ale nie ma to większego znaczenia, jaki to będzie układ, funkcjonalność się nie zmieni.

Terminal kontenerowy w porcie zewnętrznym – nie będę na ten temat dużo mówił, ponieważ na poprzednim posiedzeniu Komisji przedstawiałem całą prezentację i mówiłem szczegółowo o tym terminalu. Planowana zdolność przeładunkowa – 2 mln TEU, prognozy mówią o 1,5 TEU. Dwa stanowiska po 400 m długości, jedno stanowisko dla jednostek mniejszych – do 200 m. Powierzchnia części zaládowionej wynosi około 50 ha. Oczywiście z budową wiąże się cały układ dostępu od strony lądu, tak drogowy, jak i kolejowy, wszystko to od węzła drogowego Łunowo. Jest to inwestycja, gdzie będzie kilku inwestorów. Zarząd Morskich Portów, inwestor zewnętrzny – zainwestuje w część infrastruktury, suprastrukturę oraz będzie w przyszłości ten terminal eksploatował, Urząd Morski – musi zmodernizować podejście do portu kontenerowego i wybudować falochron osłonowy typu wyspowego o długości prawie 2 km, osłaniający ten port, PKP PLK – dostęp kolejowy i oczywiście Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – dojście od S3 bezpośrednio na terminal. Tak ten terminal w przyszłości ma wyglądać, znajduje się na wschód od istniejącego gazoportu.

Analizy, które były wykonane pokazują, że korzyści z budowy tego terminalu to jest ponad 5 mld zł rocznie, w tym ogromna część to korzyści dla budżetu z cła od towarów, które będą w tym terminalu odprawiane. Zgodnie z przepisami unijnymi 20% wartości cła pozostaje w kraju, w którym ładunek jest odprawiany. Całkowity koszt budowy termi-

nalu, całości suprastruktury i infrastruktury, wynosi 3,2 mld zł, a roczne korzyści, jakie można osiągnąć są w granicach 5 mld zł. To pokazuje zasadność tego przedsięwzięcia.

Nabrzeża portu w Świnoujściu mają być modernizowane z 14,2 m do 14,5 m i wszystkie będą przedłużone.

Jeszcze temat, który obejmuje oba porty – wspólne zadanie, to modernizacja infrastruktury technicznej. Tutaj, chcemy za jednym razem, nie po kawałku, zmodernizować i rozbudować całą infrastrukturę techniczną – sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną i wód opadowych, zasilanie energetyczne i teletechniczne, wodę ppoż. To wszystko w ramach jednego projektu za jednym razem. Dodam, że w ramach tego projektu na terminalu promowym w Świnoujściu, wszystkie stanowiska promowe otrzymają zasilanie promów z lądu. Wszystkie promy obsługiwane w terminalu promowym w Świnoujściu – po połączeniu stanowisk nr 5 i 6, będzie ich pięć, będą mogły być tak zasilane. Po stronie szwedzkiej to już istnieje, więc byłaby pełna kompatybilność i tak koordynujemy działania.

Odnośnie toru wodnego do Szczecina – konsekwencje tych działań, toru głębokości 12,5 m. Będą dwa obszary. Obszar drobnicowy portu – Kanał Dębicki i obszar masowy – Basen Kaszubski. Jeśli chodzi o Kanał Dębicki to nastąpi modernizacja istniejących nabrzeży – Czeskiego i Słowackiego. Ich łączna długość to 1000 m. Po stronie południowej, na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego, przedłużenie Nabrzeża Fińskiego poprzez wybudowanie bliźniaczego nabrzeża, czyli 300 m Nabrzeża Norweskiego, jako drugiego stanowiska do przeładunku kontenerów, ponieważ zbliżamy się do końca zdolności tego pierwszego i trzeba będzie te towary porozdzielać. Poważnym utrudnieniem jest częsty zbieg feederów i były nawet takie sytuacje, że w piątek znajdowały się w tym samym czasie trzy jednostki w porcie i problematyczna była ich równoczesna obsługa.

Kanał Dębicki w tej chwili ma tylko na wysokości Nabrzeża Fińskiego 200 m szerokości, w pozostałej części 120 m. Na całej swojej długości – ponad kilometra, zostanie poszerzony do 200 m i pogłębiony do 12,5 m. Tak to będzie wyglądało już po zakończeniu inwestycji. Zwracam uwagę – tu jest to Nabrzeże Norweskie, zupełnie nowe, ale dalej jeszcze dalej mamy możliwość wybudowania dwóch kolejnych. Będzie zrobiona zabita ścianka szczelna i umocnienie brzegowe, a więc pierwsza część budowy nowych nabrzeży.

Natomiast w rejonie Basenu Kaszubskiego, dla ładunków masowych będziemy modernizowali dwa nabrzeża – Katowickie i Chorzowskie, przy czym to pierwsze zostanie przedłużone o taki odcinek dalbowy 70 m, co spowoduje bezproblemowe obsłużenie dwóch statków masowych o długości 230 m każdy. Będą to, więc dwa stanowiska. Trzecie będzie na Nabrzeżu Chorzowskim. Ponieważ przedłużamy Nabrzeże Katowickie, musimy wyprosić z niego wyprosić firmę Metraco, zajmującą się eksportem kwasu siarkowego i odtworzymy jej stanowisko na Nabrzeżu Dąbrowieckim – wybudujemy kompletnie nowe. Korzystając z urobku, który będziemy mieli, część zostanie wykorzystana do zasypania Basenu Noteckiego. Jest tutaj taki basen portowy, stary, wyeksploatowany, już częściowo z wyłączony z użytkowania. Zasypiemy go i będziemy mieli dwa dodatkowe hektary zaplecza.

Tu mamy zakres dla Basenu Kaszubskiego – dla stanowisk masowych i poniżej nowe stanowisko dalbowe do przeładunku kwasu, przy Nabrzeżu Dąbrowieckim.

Według kosztorysu inwestorskiego, te dwie części – Basen Kaszubski i Kanał Dębicki to około 600 mln zł kosztów inwestycji. Zobaczymy ile wyjdzie w przetargach, niedługo będą uruchamiane.

To były najważniejsze sprawy. Jeszcze mówiąc o strategii – jest ona monitorowana, są wskaźniki, które co roku są sprawdzane i analizowane. To jest tzw. wskaźnik dywersyfikacji, pokazujący czy port nastawiony jest na przeładunek jednego lub dwóch ładunków, czy jak największej ilości rodzajów ładunków. Chodzi o to, żeby w przypadku jakiegoś kryzysu, tąpnięcia przy jednym czy drugim ładunku, nie nastąpił krach w przeładunkach. Ten współczynnik dla jednego ładunku wynosi 1,0, natomiast czym jest więcej ładunków, tym wskaźnik jest coraz niższy. On się utrzymuje u nas na poziomie poniżej 0,2, co wskazuje na to, że port przeładowuje wiele rodzajów różnych ładunków. Jeśli się

okaże, że jakiś ładunek masowy z jakichś powodów padnie albo okaże się, że nie ma przeładunków zboża, generalnie nie wpłynie to na kondycję portu.

Innym wskaźnikiem jest wielkość obsługiwanych statków. Tutaj jest tendencja taka jak wszędzie i ona rośnie z roku na rok. Coraz większe statki przypływają, stąd ta konieczność modernizacji toru do Szczecina, nabrzeży i toru podejściowego do Świnoujścia. Warto dodać, że wszystkie nabrzeża w przyszłym terminalu kontenerowym są projektowane na głębokość techniczną 17 m. One dzisiaj będą miały 14,5 m, bo takie jest podejście zachodnie do portu w Świnoujściu. Po uruchomieniu podejścia północnego powinno być wykorzystane 17 m. Stąd wszystkie budowle hydrotechniczne mają taką wysokość.

Trzeci wskaźnik, analizowany przez nas, pokazuje ile metrów kwadratowych zaplecza przypada na jeden metr bieżący nabrzeża. Ponieważ dziś zaplecze to są nie tylko sprawy związane ze składowaniem ładunków, magazyny, powierzchnie składowe otwarte, ale też logistyczne. To pokazuje nam jak ten współczynnik wygląda i jak w kolejnych latach się rozwija i czy to zaplecze się powiększa, czy nie. Druga rzecz to przy wzroście przeładunków i dużej zdolności urządzeń przeładunkowych na nabrzeżach – czy zaplecze nie staje się wąskim gardłem, które będzie ograniczać zdolności przeładunkowe nabrzeży.

To wszystko jest opisywane, analizowane i każdego roku, do końca maja, powstaje sprawozdanie z realizacji strategii za rok ubiegły. Ono jest przedstawiane zarządowi. Analizuje je też rada nadzorcza.

To tyle na temat strategii naszych portów Szczecin-Świnoujście i sposobu jej realizacji.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zapraszam Gdańsk.

Dyrektor Departamentu Handlowego w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A. Adam Kłos:

Dzień dobry. Witam serdecznie panią przewodniczącą. Witam państwa.

Adam Kłos, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Mówiąc o strategii, chciałbym się skoncentrować tylko i wyłącznie na kamieniach milowych. Nie będę wchodził na poziom szczegółu. Jeśli państwo będziecie zainteresowani, z miłą chęcią odpowiem na pytania.

Kilka faktów dotyczących minionego roku. Port obsłużył 49 mln ton ładunków, zwiększając swój udział w rynku przeładunków morskich krajów. Czwarte miejsce w rankingu największych portów na Bałtyku. W 2018 roku wyprzedził Kłajpedę i Göteborg. W roku 2019 utrzymujemy podobny poziom przeładunków, czyli średnio 4 mln ton miesięcznie, co daje nadzieję, że uda się w tym roku przeładować więcej niż 50 mln ton ładunków łącznie. Drugie miejsce na Bałtyku jeśli chodzi o porty kontenerowe. Robi to jeden głębokowodny terminal, który zmienił właściciela, jak wiemy. Zaangażował się Państwowy Fundusz Rozwoju. Mamy nadzieję na przekroczenie 2 mln TEU w roku 2019. Potencjał tego terminalu, myślę że po zakończeniu obecnie trwających inwestycji za około 2 lata, to będzie około 3 mln TEU i dalsze perspektywy jeśli chodzi o inwestycje – zarówno w place, urządzenia oraz kolejne powierzchnie zalądawiane, dają perspektywy na dalszy rozwój przeładunków tej drobnicy skonteneryzowanej w porcie gdańskim. Dziś port gdański to hak przeładunkowy.

Chciałem zwrócić państwa uwagę, że na te 49 mln ton przeładunku składa się około 20 mln ton drobnicy skonteneryzowanej. Te towary, w ramach dwóch serwisów oceanicznych, trafiają na największych kontenerowcach, jakie pływają po morzach, do Gdańska i są rozwożone po basenie Morza Bałtyckiego do krajów bałtyckich, Rosji, Skandynawii. Trafiają na rynek polski oczywiście oraz na zaplecze – Czechy, Słowacja, Ukraina zachodnia, czy Białoruś.

Widać rok do roku ponad 20-procentowy wzrost przeładunków, dający wymierny wzrost o 9 mln ton między latami 2017-2018. W perspektywie 6 lat widać prawie podwojone przeładunki. Jak mówili moi szanowni przedmówcy, to są wyzwania, ponieważ tempo wzrostu przeładunków w portach polskich – wszystkich, łącznie z operatorami, przerosło oczekiwania i analizy. Dotyczy to również infrastruktury dostępowej. Chciał-

bym zwrócić uwagę na jedną rzecz – port w Gdańsku dzieli się na dwie części. Na część głębokowodną – port zewnętrzny, gdzie są wyspecjalizowane, duże terminale masowe, jak na przykład naftoport, czy terminal importu i eksportu węgla firmy C-invest, a także głębokowodny terminal DCT. Te terminale głębokowodne odpowiadają za ponad 85% przychodów portu, ponad 80% przeładunków. Koledzy wspominali o najświeższych danych Krajowej Administracji Skarbowej – przychodach do budżetu. Suma akcyza i VAT – 40,6 mld za 2018 rok. Około 20 mld z Portu Gdańsk. Te terminale głębokowodne decydują głównie o tych wpływach do budżetu, jak również do kasy Zarządu Morskiego Portu. Co za tym idzie, w logicznej konsekwencji, trwające obecnie inwestycje w infrastrukturę drogowo-kolejową mają wzmocnić tę część portu, choć nie tylko – powiem o tym za chwilę.

Port wewnętrzny jeśli chodzi o swoją strukturę gwarantuje różnorodność możliwości przeładunków towarów o różnym charakterze. Jest też miejscem strategicznym dla wielu kluczowych podmiotów dla polskiej gospodarki. Daje możliwość dywersyfikowania, jeżeli chodzi o grupy ładunkowe. W związku z tym trwają tam obecnie inwestycje z dofinansowaniem unijnym, związane z pogłębieniem toru wodnego do głębokości 12,5 m oraz przebudowa nabrzeży o długości ponad 5 km, z czego najbardziej kluczowe to Nabrzeże Dworzec Drzewny, które dotychczas było kompletnie wyłączone z eksploatacji – ponad 1 km długości, Nabrzeże Oliwskie i Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej. Te nabrzeża na pewno do końca 2020 roku będą ukończone. Na wszystkich są wykonawcy i daleko zaawansowane prace. Patrząc w perspektywie najbliższych lat, gwarantują one w porcie wewnętrznym zwiększone możliwości przeładunkowe – obsługę większych statków.

To zdjęcia z wczesnej wiosny, na których widać część tych nabrzeży i prowadzone na nich prace.

Wspominałem o porcie zewnętrznym, czyli ponad 80% przeładunków. Zarząd Morskiego Portu jest inwestorem na jego terenach, w obszarze dostępu do kluczowych terminali. Trwa tam na chwilę obecną już inwestycja o wartości ponad 120 mln zł. Dotyczy ona zarówno dróg, jak i kolei, które do tych kluczowych terminali będą poprawiały dostęp. System będzie bezkolizyjny – przez wiadukty. Nie będzie krzyżowanych przejazdów dróg oraz kolei, które spowalniały transport i zmniejszały bezpieczeństwo.

Sam projekt pogłębienia toru wodnego i budowa ponad 5 km nabrzeży jest inwestycją o wartości 0,5 mld zł. Ten drogowo-kolejowy projekt z dofinansowaniem unijnym – ponad 120 mln zł. Tu widać place budów wiaduktów i torów kolejowych.

Oprócz inwestycji, które już są w toku, chciałbym państwu przedstawić kilka projektów z portfela, nad którymi pracujemy. One są już na etapie pozwoleń na budowę albo uzyskały dofinansowanie unijne w 20%, jak np. Nabrzeże Północne, czy odcinek drogowo kolejowy na Nabrzeżu Przemysłowym. Reszta na zasadach zblendowanego finansowania będzie pochodziła z kredytu i środków własnych.

Nabrzeże Północne – to co było piętą achillesową portu. Przy założeniu, że port w Gdańsku odwiedza ponad 1000 ciężarówek na dobę, które jadą, czy to do portu zewnętrznego DCT, czy do wewnętrznego, chociażby autotransportery z samochodami w imporcie lub exporcie, niezbędny jest system parkingów. Jeden jest oddany dla portu wewnętrznego, drugi jest w daleko zaawansowanej budowie. Dwa kolejne czekają na swoją realizację. Za tym idzie digitalizacja, system awizacji jeśli chodzi o ruch do terminali z tych parkingów.

Kolejny projekt, o którym wspomniałem z grupy z pozwoleniem na budowę, to tak zwany „Pelikan" czyli projekt dotyczący w głównej mierze serca portu wewnętrznego – dróg, kolei oraz nabrzeża długości ponad 700 m, Basenie Górniczym oraz na Nabrzeżu Przemysłowym. Wartość tej inwestycji to ponad 400 mln zł.

To co dotyczy poprawy dostępu i komplementarności inwestycji zarządu portu wraz z PKP PLK, obrazuje mapka. To jest inwestycja o wartości około 1 mld zł. Przedmówcy wspomnieli, że poprawa dostępu infrastruktury kolejowej dotyczy wszystkich portów. Kluczowe dla portu zewnętrznego są stacje Port Północny, Zaspa Towarowa i Rejon Wiślany. Wszystkie te inwestycje zakończone zostaną do 2022 roku.

Ze strony Urzędu Morskiego – pierwsza faza, czyli wykonawca na placu budowy falochronu oraz poszerzenia toru podejściowego, nowe obrotnice na wodach zatoki. Wartość inwestycji około 1 mld zł.

Zarząd portu pracuje nad koncepcją użeglowienia Wisły. Droga E40 łącząca Gdańsk z Portem w Odessie.

Koncepcja portu centralnego to sztandarowa inwestycja. Kolejny slajd pokaże, jakie możliwości stoją, jeśli chodzi o przeładunki portu w Gdańsku, w wariancie bezinwestycyjnym – czyli perspektywa kończąca się w 2022 roku, jak również w wariancie z inwestycją w port centralny – czyli mniej więcej 400 km^2 zupełnie nowego, zalądowionego głębokowodnego terenu z dostępem do możliwości przeładunkowej wszystkich największych jednostek pływających po Bałtyku. 50 mln ton w roku 2019. Obecne inwestycje pozwolą realizować przeładunki na poziomie 60-70 mln ton, czyli znaleźć się absolutnie na podium jeśli chodzi o porty Bałtyku i w pierwszej dziesiątce portów w Europie. Ale to ten najbardziej ambitny wariant z portem centralnym pozwoli realizować przeładunki na poziomie ponad 100 mln ton rocznie.

Oczywiście w ramach strategii jest cyfryzacja, czyli start-upy, inkubator, również współpraca ścisła z racji na te dwa serwisy azjatyckie – szukamy dalszych możliwości. Powstało biuro w Chinach. Mamy tam swojego przedstawiciela. Projekt wspólny z PAIH, również na naszym bezpośrednim zapleczu, czyli Czechy, Słowacja, czy Białoruś. Intensyfikujemy nasze działania research, po to żeby móc przekierować te strumienie ładunków do portu w Gdańsku. Oczywiście port to olbrzymi konglomerat różnych przedsiębiorstw, z olbrzymią liczbą ludzi. Poziom kompetencji zarówno pracowników zarządu portu, jak i pracowników terminali powinien być podnoszony w miarę rozwoju technologii. Stąd też nowe projekty, między innymi centrum nowych kompetencji, czyli szkolenia operatorów na symulatorach urządzeń przeładunkowych. Prowadzimy stałą współpracę z trójmiejskimi uczelniami wyższymi, czyli Uniwersytetem Morskim, Uniwersytetem Gdańskim, Politechniką Gdańską.

To tyle pokrótce. Bardzo dziękuję. Na ewentualne pytania z wielką przyjemnością postaram się odpowiedzieć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pani minister.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Ja tylko chciałam dodać jedno zdanie. Sporo mówiliśmy o portach zewnętrznych. Aktualnie po Komitecie Stałym jest ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Jest to specustawa, która przyspieszy ścieżkę, szczególnie na etapie pozwoleń w tych kluczowych inwestycjach.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Wydaje mi się, że materiał był tak wyczerpujący, że przynajmniej na razie nie ma, o czym dyskutować.

Przechodzimy wobec tego do następnych punktów. Mianowicie: rozpatrzenia informacji na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego do polskich portów morskich. Tutaj bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Jarosław Waszkiewicz, Departament Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury.

Przedstawię państwu w krótkiej prezentacji kwestie zaplecza drogowego, dostępu do portów od strony lądu, połączeń transgranicznych, naszych planów i osiągnięć w ostatnich latach.

Zacznę od sieci TEN-T. Sieć ta po rewizji w 2012 roku została poprowadzona, z inicjatywy polskiej również, w takim kierunku, aby jak najlepiej obsłużyć polskie porty. Był to oczywiście jeden z podstawowych priorytetów. Sieć TEN-T na terenie Polski to ponad

3890 km sieci bazowej. Mniej więcej taka sama długość sieci kompleksowej. Warto pamiętać, że TEN-T to nie tylko możliwość skorzystania z funduszy europejskich, ale przede wszystkim obowiązek wybudowania tej sieci. W przypadku sieci bazowej jest to obowiązek jej wybudowania do roku 2030.

Główny korytarz europejski – korytarz Bałtyk-Adriatyk. W kontekście portów morskich, najważniejszy korytarz przebiegający przez polskie terytorium. Mamy dwa takie korytarze. Ten w sposób bardzo dobry prowadzi do polskich portów poprzez sieć połączeń drogowych. Wszystkie mają państwo wymienione na slajdzie wraz z zaprezentowaniem stanu ich realizacji. W procentowy sposób pokazaliśmy główne ciągi zrealizowane w ramach tego korytarza. Autostrada A1 – 75% zrealizowane na chwilę obecną. Autostrada A2 – fragment między Łodzią a Warszawą, zrealizowany w 100%. Autostrada A4 między Legnicą a Katowicami – 100%. Droga ekspresowa S1 – 48%. Droga ekspresowa S3 – 80%. Droga ekspresowa S7 – 67%. Jeśli chodzi o zaawansowanie budowy tego korytarza na terytorium Polski, jesteśmy na dosyć dobrym poziomie. Jest to oczywiście możliwe dzięki Programowi Budowy Dróg Krajowych – to jest dokument programowy rządu Rzeczypospolitej Polskiej, który w wieloletnim układzie programuje i planuje wydatki na infrastrukturę dróg krajowych w Polsce.

Od strony budowy sieci dróg chodzi przede wszystkim o uzupełnienie ciągów autostrad i dróg ekspresowych, a więc budowę tej głównej sieci transeuropejskiej. Program zawiera 254 km autostrad A1 i A2 oraz 70 km autostrady A18, prawie 2700 km budowy dróg ekspresowych – to wszystko w sieci TEN-T. Poza tą siecią są również wybrane odcinki dróg krajowych oraz drobne zadania inwestycyjne z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jeśli chodzi o dostęp drogowy do portów, realizowany jest w układzie sieci transeuropejskiej, przez sieć ekspresową – postaram się scharakteryzować w przypadku każdego portu tą sieć drogową.

Dla Portu Szczecin-Świnoujście mówimy o drodze ekspresowej S3, która przez cały przebieg na terytorium Polski połączy port w Świnoujściu z potem w Szczecinie, a także z południową granicą. Wszystkie odcinki tej drogi ekspresowej są zawarte w Programie Budowy Dróg Krajowych, z zapewnieniem finansowania. Najpóźniejszy z nich zostanie zrealizowany w roku 2024. Również na terenie województwa zachodniopomorskiego myślimy o kolejnym projekcie – tak zwanym zachodnim drogowym obejściu Szczecina. Projekt ten we współpracy z samorządami był przygotowany na poziomie samorządowym. Wyniku decyzji Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów może to być jeden z czterech projektów, które będą przygotowywane na ścieżce Partnerstwa Publiczno -Prywatnego do realizacji w najbliższych latach. Ścieżka ta może być taką odpowiedzią na zmniejszający się poziom dofinansowania z funduszy unijnych w nowej perspektywie. Projekty PPP były już na drogach realizowane, ale po okresie pewnego zatrzymania w tych projektach, chcemy do nich wrócić i zachodnie drogowe obejście Szczecina może być jednym z nich.

Jeśli chodzi o Szczecin – oczywiście autostrada A6, wyprowadzenie na drogę ekspresową S6, która również będzie w całym przebiegu realizowana i łączyć będzie porty Szczecin-Świnoujście z portami w Gdańsku i Gdyni. Droga ekspresowa S6 jest realizowana w systemie tradycyjnym do Sianowa, do Koszalina, z pewnymi problemami. Jednak realizacja postępuje. Natomiast kolejny odcinek od Sianowa do Bożego Pola w okolicach aglomeracji trójmiejskiej planowany jest jako drugi z czterech projektów PPP. Odcinek od Bożego Pola do obwodnicy trójmiejskiej jest realizowany w systemie tradycyjnym. To jest kluczowe połączenie dla aglomeracji trójmiejskiej, stanowiące nowe wyprowadzenie z niej na północ ruchu, odciążające dzisiaj korkującą się drogę krajową nr 6 na odcinku Reda-Rumia. Jeśli już jesteśmy przy Gdańsku i Trójmieście , również Obwodnica Metrolopolitalna – trzeci z projektów PPP planowana jest do realizacji w najbliższych latach. Widzą więc państwo, że w ciągu drogi S6, planujemy zrealizować wszystkie odcinki tej drogi. Aż trzy z tych projektów mogą być projektami PPP, które będą realizowane na styku dwóch perspektyw Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o dojazd do portów w Trójmieście, trzeba oczywiście wspomnieć o autostradzie A1. Uzupełniana jest ona na całym fragmencie do parametru pełnej auto-

strady. Obecnie budowane są odcinki między Częstochową a Pyrzowicami, także przystąpiono do realizacji przebudowywania odcinków pomiędzy Częstochową a Tuszynem – to są odcinki dawnej drogi dwujezdniowej. W ten sposób cały parametr autostradowy zostanie na tym ciągu osiągnięty. Drugi ciąg ekspresowy, prowadzący do obwodnicy trójmiejskiej – droga ekspresowa S7, w sieci bazowej TEN-T nasz priorytet realizacyjny, posiada zapewnione finansowanie na znacznym fragmencie prowadzącym do Warszawy, a na dalszym fragmencie aż do obwodnicy Krakowa. Również realizowana albo już zrealizowana na znacznych odcinkach.

Gdynia, którą zostawiam na koniec, żeby móc powiedzieć najwięcej na ten temat. Wszystkie te inwestycje, o których powiedziałem, służą oczywiście obu portom, natomiast priorytet połączeń portowych to rzecz jasna też priorytet połączeń do portu w Gdyni. Wspólnie z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, priorytet ten nadajemy również w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Z naszego punktu widzenia to połączenie również powinno zostać zapewnione. Będą dwa problemy – sposób zapewnienia środków w jak największej ilości i z drugiej strony przygotowanie tego zadania do realizacji. Żeby zrealizować zadania służące bezpośrednio dostępowi do portu w Gdyni, potrzebne są właśnie te dwie rzeczy.

W kwestii źródła pieniędzy, podobnie jak w obecnej perspektywie finansowej, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, pragniemy również, aby w nowej ten priorytet został utrzymany i żeby była możliwość sfinansowania takiego projektu. Oczywiście w wysokości kosztów kwalifikowanych do 85%, który jest możliwy do realizacji. W dzisiejszej perspektywie mamy nadzieję, że zostanie utrzymany. W temacie innych źródeł finansowania, też postaram się je omówić. Zwrócę jednak uwagę na rzecz podstawową. Projekt powinien być przygotowany do realizacji. Ale, żeby to się stało, przy tak dużym zadaniu inwestycyjnym, potrzebować ono będzie 2 lata przygotowania i 3 lata na realizację. Myślę, że jest to dosyć optymistyczne, ale oby tak było. Do przygotowania tego projektu należy przystąpić jak najszybciej po to, żeby po roku 2021 te środki można było przeznaczyć na ten cel i dalej je zaabsorbować.

Sama realizacja programu budowy dróg – przy okazji powiem jak wygląda dla wszystkich państwa. W skali całego kraju, mamy 51 inwestycji zakończonych, 714 km zbudowanych. Łączna wartość 25 mld zł, 112 odcinków mamy w realizacji. Obecnie 1400 km dróg krajowych o łącznej wartości 55,5 mld zł, 12 odcinków jest na etapie przetargu, tj. 193 km, ponad 7 mld zł. Realizacja 61 odcinków nadal jest w przygotowaniu – kwota 47 mld zł i ponad 1000 km długości.

Chciałbym państwu przedstawić pewne porównanie czasowe – jak szybko przyrasta sieć TEN-T w Polsce. Na mapie znajduje się stan istniejący na koniec 2013 roku. Proszę zwrócić uwagę, że na koniec 2013 roku już mieliśmy zbudowane 47% sieci bazowej i 11% sieci kompleksowej. Dzięki programowi budowy dróg i zwiększeniu dofinansowania do 135 mld zł na koniec 2025 roku – perspektywa obecnego programu budowy dróg, w tym roku zakończy się finansowanie zadań w nim ujętych – będziemy mieli 99% sieci bazowej i aż 69% sieci kompleksowej. To jest bardzo szybki wzrost. Z sieci bazowej, tak naprawdę jedynym odcinkiem pozostającym do realizacji to 32 km autostrady A2 przy granicy z Białorusią.

Bardzo ważny z naszego punktu widzenia i dla polskich portów – korytarz Via Carpatia. Na tym tle przez chwilę będę omawiał korytarze północ-południe, do których realizacji Ministerstwo Infrastruktury przykłada bardzo duże znaczenie. Wszystkie te korytarze staramy się rozwijać na pełnym przebiegu i w jak najszybszym czasie, żeby ponownie powrócić do powiązań północ-południe, które służyły przecież polskim portom. Historycznie te połączenia zapewniały komunikację z Europą środkową i naszymi sąsiadami. Chcemy, żeby taka sytuacja jak najszybciej powróciła. Dla nas najważniejszy jest korytarz Via Carpatia, myślę, że dla portów również. Widzą państwo właśnie jego najnowszą mapkę. Bardzo świeże wydarzenie z 17 kwietnia – w Łańcucie podpisano trzecią deklarację, służącą realizacji Via Carpatia, do której przystąpiły kolejne dwa kraje – Chorwacja i Białoruś. Po raz pierwszy mają państwo okazję zobaczyć nową mapę tego korytarza z odnogami sięgającymi na Białoruś i do portu w Rijece.

Na kierunku ukraińskim, temat tutaj poruszany też dwukrotnie przez moich przedmówców, projekt GO Highway między Gdańskiem a Odessą – połączenie, które również w ramach tego korytarza będzie realizowany.

Dla przypomnienia – jak wygląda sieć dróg publicznych w Polsce. Drogi krajowe to tylko 19400 km i tylko 4,5% całej sieci. Pozostałe drogi są samorządowe, w tym te drogi dojazdowe ostatniej mili do polskich portów. Zarządcami dróg w przypadku portów są prezydenci miast. Na terenie miast portowych prezydent miasta odpowiada za wszystkie drogi publiczne z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

Najważniejszym w tej chwili źródłem finansowania jest Fundusz Dróg Samorządowych – najnowszy państwowy fundusz celowy, który powstał celem sfinansowania zwiększonej ilości potrzeb samorządowych. W funduszu tym, chcemy zapewnić znacznie zwiększone środki na zapewnienie tej komplementarności pomiędzy siecią dróg krajowych i drogami samorządowymi niższych szczebli.

Krótko o tym, jakie finansowanie można uzyskać z Funduszu Dróg Samorządowych. Fundusz funkcjonuje od tego roku. Znajdują się w nim 3 pule środków. Pierwsza na zadania gminne i powiatowe. Możliwość dofinansowania do 80%. Wielkość do 30 mln zł. Wszystkie zadania na sieci dróg gminnych i powiatowych mogą być realizowane. Druga pula środków na zadania mostowe. To jest specjalna pula z programu „Mosty+”. Duże zadania na sieci dróg publicznych, które powinny być wspierane w szczególny sposób. Tutaj wielkość finansowania wynosi 80%. Trzecia pula na zadania obronne. Fundusz Dróg Samorządowych po raz pierwszy może wspierać zadania obronne i to w wysokości równych 100% wydatków, związanych z realizacją zadań.

Ostatnia rzecz, o której powiem to rezerwa subwencji ogólnej. Tworząc taki fundusz utrzymaliśmy również możliwość finansowania zadań samorządowych z rezerwy subwencji ogólnej. Od kilku lat priorytetem w tej rezerwie są obiekty inżynierskie, a więc wszystkie obiekty na terenie miast portowych, które potrzebują wsparcia. W rezerwie subwencji ogólnej mogą takie wsparcie uzyskać. Mniej więcej wysokość dofinansowania zależy corocznie od ilości wniosków, ale jest to około 50%.

Bardzo dziękuję i pozostajemy do państwa dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja mam do pana prośbę – konkrety jeśli chodzi o dostęp drogą lądową do Portu Gdynia. Albo nie usłyszałam lub też rozmyło się to w tych informacjach. Jakie plany? Kiedy faza planowania? Jakie ewentualnie na to pieniądze będą potrzebne? Trasa Kwiatkowskiego, Droga Czerwona. Szczerze mówiąc nie usłyszałam żadnych konkretów. Jakby pan był uprzejmy. W przypadku Portu Gdynia… Bardzo przepraszam. Mogę słuchać o Via Carpatia, ilości dróg w całej Polsce. Nas interesuje dostęp do portu w Gdyni. Port ten się rozwija, ma plany rozwojowe i tak jak w przypadku Szczecina i Świnoujścia dla nas jest absolutnie priorytetem, żeby nie stać w korkach i żeby ten dostęp do portu mógł zagwarantować zainteresowanych inwestorów, którzy chcą być partnerami i będą potrzebowali szybkiego dostępu do portu. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Konkretnie w takim razie – Trasa Kwiatkowskiego, już wspierana z kredytów zaciągniętych przez budżet państwa, zrealizowana w latach 90-tych i udostępniono również finansowanie ze środków Unii Europejskiej, dziś stanowi podstawowe połączenie drogowe z portem w Gdyni. Trasa ta może być przebudowywana do nacisku 11,5 tony. Oczywiście to powinno być zrobione z utrzymaniem ruchu. Dysponujemy ekspertyzą techniczną, która potwierdza możliwość takiej realizacji.

Jeśli chodzi o nadanie kategorii drogi krajowej, ze strony Ministerstwa Infrastruktury deklaracja już powtarzana wielokrotnie – ta droga lub inne połączenie z portem w Gdyni może uzyskać status drogi krajowej. Może się to zdarzyć na wniosek prezydenta. Zwracam uwagę, że prezydent będzie nadal odpowiadał za realizację tej drogi. Państwo może wspierać jej realizację tylko poprzez źródła finansowania przeze mnie wspominane – środki unijne, środki w ramach Funduszu Dróg Samorządowych oraz środki w ramach rezerwy subwencji ogólnej. To jest znaczne finansowanie, mogące być udostępnione na każdy drogowy projekt służący dostępowi do portu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy prezydent miasta Gdyni na przestrzeni lat złożył taki wniosek?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

O nadanie statusu drogi krajowej dla Trasy Kwiatkowskiego – nie.

Jeśli chodzi o Drogę Czerwoną – jest to podobny przypadek. Droga o klasie GP, czyli głównej ruchu przyspieszonego, nadal jest w gestii prezydenta miasta. Korzystać może z tych źródeł finansowania, o których powiedziałem. Warunek jest taki, zresztą w obu tych przypadkach, że projekt powinien być jak najszybciej przygotowany, żeby takie finansowanie mogło być ze strony ministerstw zapewnione.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Co musi być zrobione ze strony rządowej, żeby można było bez decyzji prezydenta, czy czekania na jego dobrą wolę, przekwalifikować Trasę Kwiatkowskiego w drogę krajową i stworzyć możliwość zrealizowania inwestycji niezbędnych dla rozwoju Portu Gdynia?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Przeklasyfikowanie jednego czy drugiego przedmiotu inwestycji w drogę krajową nie rozwiązuje problemu. Zgodnie z obecnym stanem prawnym prezydent miasta nadal za to będzie odpowiedzialny i tylko od niego zależeć będą wszystkie działania związane z tymi drogami. Natomiast państwo może je w bardzo istotnym zakresie wspierać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie rozumiem. Po przekształceniu w drogę krajową…

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Nadal jest to w gestii prezydenta. Tak samo jak droga krajowa na terenie…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale rozumiem, że wtedy jest otwarta droga i minister może przeznaczyć środki.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak, wtedy droga jest łatwiejsza. Oczywiście wtedy środki europejskie, mamy nadzieję w nowej perspektywie, będą mogły być przeznaczone na tę drogę…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To może lepiej nie czekać na decyzję prezydenta, tylko taką inicjatywę można by podjąć, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Z naszej strony robimy wszystko, żeby to umożliwić, ale przygotowaniem projektu i później złożeniem wniosku o dofinansowanie musi się zająć prezydent.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Są jakieś pytania z państwa strony w ramach dyskusji? Czy Port Gdynia ma jakieś pytania?

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Hatalski:

Tadeusz Hatalski, członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej.

Pani przewodnicząca zadała pytanie, ale odpowiedź chyba nie była do końca wyczerpująca. Pytanie brzmiało, czy rząd ze swojej strony może coś zrobić, żeby przekształcić jedną i drugą drogę w drogi krajowe, nie czekając na dobrą wolę prezydenta miasta Gdyni. Czy mógłby pan wyjaśnić tę sprawę do końca?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Bardzo dziękuje, pani przewodnicząca. Ja niestety muszę powtórzyć to co powiedziałem wcześniej – przekształcenie na drogę krajową oznacza oczywiście nadanie jej priorytetu

i łatwość w ubieganiu się o środki. Może się to stać na wniosek prezydenta. My możemy, wspólnie z prezydentem, numer tej drogi krajowej określić, a on uchwałą swoją, taką podjąć decyzję. Nie zmienia to faktu, że taka droga krajowa nadal pozostaje w zarządzie prezydenta w granicach miasta.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy można podjąć taką uchwałę? Czy ministerstwo zamierza umożliwienie łatwiejszej drogi – a więc zmobilizować pana prezydenta do współpracy?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, to jest uchwała własna pana prezydenta. Na wielu spotkaniach wskazywaliśmy, że taka wola ze strony ministerstwa jest i jeżeli pan prezydent widzi problem w tym, że tam nie ma drogi krajowej…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie dyrektorze, ja pytałam o inicjatywę ministerstwa. Kiedy mógłby podjąć inicjatywę przekształcenia tej drogi w krajową, żeby zwiększyć możliwość jej wybudowania? Tym samym skłonienia prezydenta do współpracy i nie czekania aż złoży ten wniosek.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodnicząca, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prezydent miasta jest zarządcą dróg publicznych w granicach miasta na prawach powiatu, za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. W jego gestii znajdują się te sprawy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że pan się wycofuje z tego, że ministerstwo może przekwalifikować samodzielnie, składając taki wniosek i występując z inicjatywą?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Pani przewodnicząca, nie mogę potwierdzić, że ministerstwo może to zrobić samodzielnie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale przed chwilą pan to powiedział.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Jeśli tak to zostało zrozumiane, przepraszam.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo byśmy prosili w takim razie o sprawdzenie tych możliwości i udzielenie odpowiedzi na piśmie do Komisji, ponieważ to jest kluczowa sprawa dla funkcjonowania i rozwoju portu w Gdyni i będziemy mieli sprawę jasną.

Pan prezes Portu Gdynia chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Adam Meller:

Adam Meller, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Panie dyrektorze, mam pytanie zasadnicze. Oczywiście koszt Drogi Czerwonej jest znaczący i do poniesienia w pewnym czasie, natomiast sami wskazujemy, co zresztą sam pan powiedział, że dzisiaj najważniejsza jest dokumentacja. Trzeba wydać na nią stosunkowo niewielkie środki w porównaniu do kosztów całej inwestycji. Natomiast przygotowanie tej dokumentacji będzie trwało oczywiście znaczny czas. Pytanie – czy Ministerstwo Infrastruktury jest w stanie wyasygnować stosowną kwotę na realizację koncepcji i projektu tej drogi, po to by mieć ten projekt gotowy, kiedy będziemy mogli podjąć bardzo konkretne decyzje o rozpoczęciu tej inwestycji?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, Ministerstwo Infrastruktury może działać tylko w granicach swoich kompetencji i w granicach prawa. Nie może ono

polecić generalnej dyrekcji wydania środków na przygotowanie inwestycji na drodze, która generalnej dyrekcji nie podlega.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że nie można rozwiązać tej sytuacji?

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Adam Meller:

Czyli wracamy do tematu pierwotnego i czekamy na pozytywną decyzję pana prezydenta Gdyni, aby on zainwestował dzisiaj w dokumentację drogi, która leży de facto w jego gestii budowy i na jego terenie, tak?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Zgodnie ze wszystkimi przepisami, musi to zrobić inwestor – przygotować projekt i to przygotowanie sfinansować. Oczywiście mogą być zawarte różne porozumienia w celu wygenerowania środków na ten cel – z różnymi inwestorami, prywatnymi lub publicznymi, którzy mają możliwość zawarcia takich porozumień. Natomiast inicjatywa jest w ręku prezydenta. On jeden jest inwestorem takiego zadania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W przypadku, gdyby ministerstwo złożyło inicjatywę przekwalifikowania w drogę krajową – czy może współpracować z prezydentem albo wyasygnować pieniądze na zrobienie projektu, żeby już był przygotowany, z racji na płynący czas, działający na niekorzyść Portu Gdynia?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Ministerstwo nie może wyasygnować pieniędzy na inwestycję leżącą w granicach miasta prezydenckiego. Za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Nie mówimy tu o takim przypadku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A co potrzebne jest do tego, żeby mógł to zrobić?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Całkowita zmiana porządku prawnego, dotyczącego dróg publicznych w Polsce. Ten porządek wynika z reformy samorządowej z 1999 roku, gdzie kompetencje za drogi samorządowe – na prezentacji omawiałem to przez chwilę, może za krótko – zostały przekazane samorządom.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor do spraw Marketingu i Współpracy z Zagranicą w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. Maciej Krzesiński:

Ja mam jeszcze jedno pytanie. Jeśli chodzi o ustawę o portach i przystaniach morskich. Tam swojego czasu w projekcie nowelizacji tej ustawy była wpisana Droga Czerwona, żeby ten problem rozwiązać, tylko o ile mi wiadomo – została wykreślona.

Mówimy dziś o strategii portów i ich rozwoju. Popatrzmy na to trochę ze strategicznego punktu widzenia. Mówiliśmy dziś dużo o polskich portach, ale spójrzmy na nasze otoczenie. My dziś tak naprawdę nie konkurujemy z Gdańskiem czy Szczecinem, jako Port Gdynia – to jest jeden właściciel. My konkurujemy z portem w Kłajpedzie – do którego budujemy trakt Via Carpatia, nawiasem mówiąc. Uzmysłówmy sobie troszeczkę jak to wygląda w otoczeniu globalnym europejskim. Z drugiej strony mamy port w sieci TEN-T. To ładne opracowanie, które dziś przywiozłem, jest między innymi autorstwa Miasta Gdyni, które pokazuje, gdzie w tym łańcuchu i na tym szlaku leżymy. Problem polega na tym, że ta trasa się nie kończy, jak pan dyrektor sugerował, na bramie portu, tylko tak naprawdę na obwodnicy trójmiejskiej. Potem jest Trasa Kwiatkowskiego, która jest właściwie drogą w zarządzie miasta. Jak ona wygląda często można zobaczyć na zdjęciach – jaki jest poziom korków. W żaden sposób dzisiaj nie rozwiązuje problemu jej remont. Dlatego, że musielibyśmy ją de facto zamknąć by ją wyremontować w taki sposób aby ona była zdolna do przenoszenia ładunków, które już dziś po niej jeżdżą. Jedyną alternatywą dla zamknięcia jej, jest budowa innej drogi – o tym doskonale wiemy.

Pytanie jest takie czy my możemy w jakikolwiek sposób liczyć, dla portu o charakterze strategicznym dla państwa, na pomoc Ministerstwa Infrastruktury, czy nie?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Przy okazji różnych spotkań, opiniowania dokumentów, już kilka razy zwracaliśmy uwagę na fakt, że w naszej opinii wszystkie połączenia drogowe pomiędzy drogą krajową a bramą portu, powinny być drogami krajowymi. Z czego to wynika? Przykład Świnoujścia – ulica Barlickiego – droga gminna. Dopuszczalne obciążenie dla dróg gminnych to 80 kN, natomiast my potrzebujemy do portu 115 kN. Własność się nie zmienia. Tak czy inaczej za tą drogę będzie odpowiadał pan prezydent Żmurkiewicz. Ale jeśli on da jakieś pieniądze i partycypuje w modernizacji tej drogi, to może spotkać się z zarzutem – dlaczego drogę gminną robi na nacisk 115 kN, skoro może na 80 kN. Tę sprawę rozwiązałoby to, aby jedną decyzją – nie wiem w jakiej randze, uznać, że połączenia od dróg krajowych do portów morskich, są drogami krajowymi. Wtedy mamy 115 kN i prezydent nie ma dylematu czy budować na 80 kN czy na 115 kN.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zanim oddam głos panu dyrektorowi z Ministerstwa Infrastruktury – jak państwo widzicie wszystkie porty mają z tym problem, więc jest tutaj oczekiwana decyzja, nawet jeśli wiązałaby się ona ze zmianą prawa – na tych odcinkach, które dotyczą bezpośredniego dojazdu do portu. Nie możemy bowiem zostawić tej sprawy. Jesteśmy w kole zamkniętym. To jest absurdalne. Ja mam pytanie do pana dyrektora. Widać, że jest tu potrzebna inicjatywa legislacyjna i musi ona wypłynąć z Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ wszystkie porty chcą konkurować z innymi. My w tej chwili jesteśmy w stanie to zrobić. Te inwestycje są właśnie dedykowane temu, żeby zwiększać liczbę przeładunków.

Jak ministerstwo to widzi, żeby pod względem formalnym dostosować prawo do tego, żeby inwestycje miały sens i przynosiły wpływy do budżetu, a porty mogły dalej się rozwijać?

Bardzo proszę panie dyrektorze. Tego się nie obejdzie. Zwalanie winy na prezydentów to dyskusja w złym kierunku. My musimy rozwiązać to systemowo, żeby nasze porty mogły się po prostu rozwijać. To jest w interesie państwa, a te porty mają strategiczne znaczenie. Zresztą kontrola NIK potwierdziła pewne zaniedbania, które były. My staramy się je naprawiać.

Tu jest pytanie do pana dyrektora i po drugie nadzieja na wyznaczenie jakiegoś terminu, w którym będzie można legislacyjnie zabezpieczyć na przyszłość inwestowanie w dojazd. Trzeba też wyeliminować tego typu przerzucanie się – kto ma co zrobić, tylko żeby było ewidentnie wiadomo, że potrzebna jest inwestycja związana z dojazdem do portu o strategicznym znaczeniu dla Państwa Polskiego.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, Ministerstwo Infrastruktury od wielu lat w systemach finansowania i realizacji dróg publicznych, wspiera realizację dróg stanowiących dostęp do portów. Na przestrzeni kilkunastu lat Ministerstwo Infrastruktury aktywnie wspierało te wszystkie prace, zapewniając środki na ten cel, w ramach istniejących ram prawnych. Oznacza to, że wszędzie, we wszystkich dokumentach strategicznych Ministerstwa Infrastruktury – programowych również, priorytet dostępu do portów jest wyraźnie podkreślany. W zapewnianiu środków europejskich, priorytet w dostępie do nich dla dostępu drogowego dla portów, jest ze strony ministerstwa artykułowany i potwierdzany. Dzięki tym działaniom, wszystkie miasta portowe mogły skorzystać w obecnej perspektywie finansowej z finansowania unijnego do wysokości 85%. Uczyniły to miasta Szczecin i Gdańsk. Nie uczyniła tego Gdynia. Bardzo ubolewamy nad tym faktem. Wszystkie te miasta miały równą sytuację, w zakresie przygotowywania

projektów, dostępu do źródeł finansowania i obowiązujących przepisów inwestycyjnych, budowlanych i w zakresie zarządzania drogami publicznymi.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zdaje się, że się nie zrozumieliśmy, albo pan dyrektor nie chce mi odpowiedzieć na pytanie.

Ja nie mówię o przerzucaniu się winą między rządem, prezydentem, a zarządami portów, tylko o rozwiązaniach, które jak widać są bardzo potrzebne i muszą zapadać na szczeblu rządowym. Często jest tak, że się pan z samorządem po prostu nie porozumie – to jest fakt. Dane, które pan przytoczył i ujmowanie ich w perspektywach i strategiach – zgadza się. Ale my mamy dzisiaj realny problem, że prezydent nie podejmuje decyzji, a my nie możemy w ramach istniejącego prawa nic zrobić. Nie można tego zostawić w tym stanie. My pytamy, wybiegamy w przyszłość i prosimy państwa o rozwiązanie tej sytuacji.

Konkretne pytanie – jakie rozwiązanie państwo proponujecie i kiedy jesteście w stanie przedstawić jakieś propozycje, które to systemowo rozwiążą. Propozycje padły od osób które zarządzają portami, które wiedzą jak to rozwiązać i jak jest w innych państwach. Przerzucanie się i liczenie na to kto złoży wniosek, a kto nie, nie rozwiąże problemu rozwoju portów, które my w strategii rozwoju jako rząd chcemy realizować.

To nie była odpowiedź na nasze pytanie, panie dyrektorze. Bardzo bym o nią prosiła. Jak to systemowo chcecie rozwiązać? Stanęliśmy przed problemem i musimy się nim zająć.

Proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Ja prośbę Wysokiej Komisji oczywiście przekażę kierownictwu resortu.

Nie wiem, czy z tej Komisji powstaną jakieś zapisy, które będą to mogły formalizować w jakiś sposób. Jeżeli nie, to ja oczywiście taką prośbę przekażę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor do spraw Marketingu i Współpracy z Zagranicą w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. Maciej Krzesiński:

Ja jeszcze przypomnę się z moim pytaniem. Wiem, że w jednym z projektów ustawy o portach i przystaniach morskich, była wpisana Droga Czerwona, chociażby jako jeden z elementów, który miałby sankcjonować budowę, czy zapewnienie środków na jej wybudowanie. W pewnym momencie ten zapis zniknął. Czy do tego tematu da się wrócić? Ewentualnie, czy jest możliwość jakiegoś operacyjnego ujęcia budowy tej drogi, na przykład w jakichś planach wieloletnich? Tak jak zaznaczaliśmy – Droga Czerwona jest nam potrzebna już dzisiaj. Powiedzmy, że najbardziej potrzebna będzie wtedy, kiedy będzie powstawać razem z projektem portu zewnętrznego. Jeśli będziemy mieli projekt portu zewnętrznego – gotowy do uruchomienia w 2027, to pytanie – czy my w ramach jakiegoś programu wieloletniego możemy na przykład zapewnić środki na projektowanie tej drogi, a w konsekwencji na jej budowę? Nie jestem ekspertem w dziedzinie budowy dróg, natomiast pytanie skąd wziąć pieniądze. Resztę już załatwią inżynierowie.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Czy ja dobrze zrozumiałem pytanie? Czy chodzi o zapewnienie pieniędzy? Tak.

W kwestii zapewnienia pieniędzy, w ramach nowej perspektywy finansowej, jeżeli zadanie będzie gotowe do realizacji, przekazane przez prezydenta, wolą obu ministerstw jest zapewnienie finansowania do maksymalnej wysokości ze środków Unii Europejskiej. Na pewno Ministerstwa Infrastruktury – bo w tym zakresie mogę się wypowiadać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może ja inaczej zadam pytanie. A gdyby prezydent „X" i „Y" nie chciał tego zrobić, to co wtedy, panie dyrektorze?

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI Jarosław Waszkiewicz:

Pani przewodnicząca, to jest wola pana prezydenta.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Hatalski:

Słuchając tych wyjaśnień pana dyrektora i pytań, które padają, wyraźnie widać istnienie swego rodzaju luki prawnej w naszym systemie. Zarząd Morskiego Portu Gdynia jest spółką Skarbu Państwa i – jak powiedział pan dyrektor Krzesiński – realizuje strategiczne jego interesy. Natomiast droga dojazdowa do portu leży w gestii samorządu. Może się tak zdarzyć, że interesy samorządu i interesy państwa są niekoniecznie zbieżne. Tutaj przypadek Drogi Czerwonej na to wskazuje. Powiedział pan o tym, że tylko Gdynia nie wystąpiła z inicjatywą o dofinansowanie tych dróg.

Ministerstwo i rząd realizuje interesy Skarbu Państwa. Z tego by wynikało, że konieczna jest inicjatywa ustawodawcza, żeby zmienić ten stan rzeczy. Dyrektor Krzesiński już o tym wspominał – żeby drogi dojazdowe do portu były drogami krajowymi i leżały w gestii rządu, a nie były kwestią dobrej albo złej woli samorządu.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Główny specjalista w Departamencie Rozwoju Gospodarczego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego Michał Graban:

Dzień dobry. Michał Graban. Reprezentuję Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Z punktu widzenia naszego stowarzyszenia, bardzo ważną rolę odgrywa Droga Czerwona, gdyż wszystkie drogi dojazdowe do portów morskich odgrywają ważną rolę, nie tylko dla naszego województwa, ale też innych samorządów terytorialnych zrzeszonych w naszym województwie. Podejmujemy działania, na rzecz korytarza Bałtyk-Adriatyk. Na forum krajowym przygotowujemy co rok raport o stanie infrastruktury w korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk. Uczestniczymy w całej masie różnego rodzaju konferencji. Współorganizujemy na przykład konferencję „Forum Intermodalne Fracht". Również na forum międzynarodowym nasze stowarzyszenie jest partnerem przy koordynatorze unijnym korytarza Bałtyk-Adriatyk, pani Anne Jensen. Wcześniej był profesor Kurt Bodewig. Tam jest kilkaset inwestycji wpisanych do tego korytarza, wśród nich jest Droga Czerwona.

Razem, między innymi z naszymi przyjaciółmi z Portu Gdynia i Portu Gdańsk lobbujemy, w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk za Drogą Czerwoną na forum unijnym. Ta droga ma znaczenie nie tylko lokalne – leży w granicach administracyjnych miasta, ale też dla Polski, a nawet międzynarodowe. Nasze stowarzyszenie zarówno na jej rzecz, jak i innych dróg dojazdowych do portów Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, stara się lobbować i przybliżać się do tego, żeby to przedsięwzięcie było realizowane. Oczywiście odbywa się to w ramach naszych skromnych kompetencji. My jako samorządy wojewódzkie nie budujemy autostrad, możemy tylko inicjować i projektować pewne plany i strategie. Ale tę masę krytyczną zdaje się, umiemy już generować i przygotowujemy realizację tych przedsięwzięć.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Wobec tego co pan, jako przedstawiciel stowarzyszenia usłyszał, bardzo bym prosiła, żeby państwo wpłynęli na prezydenta miasta Gdyni, żeby złożył odpowiedni

wniosek i być może przystąpił do planowania. Wszystkim to wyjdzie na dobre. Przyspieszy być może tę inwestycję, bo czasu trochę straciliśmy. Być może posłucha stowarzyszenia. Nie chce używać jak pan słowa „lobbing”, ale może ten nacisk i argumenty, które państwo przedstawią, jako współpracownicy Marszałka Województwa Pomorskiego, będą skuteczne. Droga Czerwona jest bardzo ważna dla Portu Gdynia. Jeżeli można państwa o to prosić.

Główny specjalista w Departamencie Rozwoju Gospodarczego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego Michał Graban:

Dobrze, skonsultuję to oczywiście z przewodniczącymi. Nie mam ważnej funkcji w tym stowarzyszeniu. Przewodniczącym jest pan marszałek Ryszard Świlski. Ja tę sprawę postaram się skonsultować z przełożonymi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tu nie ma co konsultować. Po prostu jeśli lobbujecie za Drogą Czerwoną, to proszę się spotkać z prezydentem miasta, przekazać to co tu było powiedziane i wskazać, że bez jego wniosku, projektów i decyzji są małe szanse w obecnym stanie prawnym. Głównym rozgrywającym jest prezydent miasta Gdyni. Macie państwo pole do popisu. Zanim zmienimy prawo, w którym – jak pan kapitan zauważył – jest luka, a pan dyrektor nam nie mógł jeszcze przedstawić propozycji. Być może będziecie mieli siłę przekonywania i rozpoczną się wnioski o przekwalifikowanie drogi i sam projekt Drogi Czerwonej. Wydaje mi się, skoro Państwo taką działalność prowadzą, można bezpośrednio się udać i przeprowadzić takie rozmowy.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w sprawie dróg dojazdowych do portów?

Przechodzimy w takim razie do rozpatrzenia punktu czwartego, bo widzę, że z prezentacją są jakieś problemy, jeśli chodzi o punkt trzeci. Rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”. Bardzo proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o zabranie głosu.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Marek Maj, koordynator kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”.

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dlaczego podjęliśmy tę kontrolę? Tak jak państwo tutaj mówili – wszystkie cztery porty morskie, o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, są elementami łańcuchów transportowych, stanowiąc ważne węzły dystrybucyjno-logistyczne o zasięgu międzynarodowym. Porty te stale się rozbudowują i zwiększają swoje zdolności przeładunkowe. Zarządy portów modernizują wewnętrzne układy drogowe i kolejowe. Rozwój portów wymaga jednak skutecznych działań w zakresie poprawy infrastruktury dostępowej, zarówno od strony portu, jak i morza.

Wyniki naszych wcześniejszych kontroli wskazywały na potrzebę: podjęcia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, m.in. działań zmierzających do poprawy infrastruktury dostępu do portów od strony morza; skutecznego nadzoru ministra do spraw transportu nad realizacją przez PKP PLK S.A. kolejowych inwestycji infrastrukturalnych oraz usprawnienia przez PKP PLK S.A. połączeń kolejowych z portami morskimi.

Celem kontroli było dokonanie oceny czy były skuteczne działania organów administracji państwowej i zarządcy infrastruktury kolejowej, na rzecz poprawy dostępu od strony morza i od strony lądu do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Kontrola miała umożliwić uzyskanie odpowiedzi na pytania: „Czy realizacja założeń, określonych w dokumentach strategicznych, umożliwia spełnienie potrzeb w zakresie dostępności portów?”, „Czy nadzór nad realizacją zadań dotyczących poprawy dostępu do portów sprawowany był rzetelnie i pozwalał na utrzymanie wymaganych parametrów i stanu technicznego infrastruktury dostępowej do portów?”, „ Czy zapewniono właściwe finansowanie zadań dotyczących budowy i utrzymania infrastruktury dostę-

powej do portów?" oraz „Czy działania podejmowane na rzecz poprawy infrastruktury dostępowej były skuteczne?"

Kontrolę przeprowadziliśmy już dosyć dawno, bo odbywała się ona w okresie od września do grudnia 2017 roku. Przeprowadzona została w dwóch ministerstwach – Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w dwóch urzędach morskich – w Szczecinie i Gdyni oraz u zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. i dwóch jego jednostkach zajmujących się bezpośrednio prowadzeniem inwestycji, czyli w regionie zachodnim w Poznaniu oraz północnym w Gdańsku.

W ramach przygotowania przedkontrolnego zasięgaliśmy informacji od spółek zarządzających każdym z czterech portów o podstawowym znaczeniu, w zakresie problemów ze swobodnym, nieograniczonym dostępem do tych portów z jakimi się borykają. W tym samym trybie występowaliśmy do kluczowych przewoźników i spedytorów o informację o napotykanych barierach w zakresie dostępów. Pytania kierowaliśmy także do wszystkich czterech prezydentów miast portowych – o informacje dotyczące wykonywania przez miasta od początku 2007 roku budów, przebudów, modernizacji i remontów dróg dostępowych do portów morskich położonych w granicach tych miast, a także nakładów poniesionych przez te samorządy.

W okresie objętym kontrolą rok rocznie wzrastały przeładunki portów morskich. W 2012 roku było to łącznie 64 mln ton, a w 2017 już 87,3 mln ton. W 2017 roku średni wzrost przeładunków w tych portach w stosunku do roku 2012 wyniósł 36,4%. Największy był przyrost w porcie Gdańskim – 51%, a najmniejszy w zespole portów Szczecin-Świnoujście- niecałe 20%.

Za infrastrukturę dostępową do portów od strony morza i za pośrednictwem żeglugi śródlądowej odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, natomiast za infrastrukturę dostępową od strony lądu – drogową i kolejową, minister właściwy do spraw transportu. W zakresie przygotowania dokumentów programowych ministrowie ci uzyskali skrajne oceny. Minister właściwy do spraw transportu – pozytywną, a minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej – negatywną. Pozytywnie oceniliśmy: rozpoznawanie potrzeb w zakresie konieczności poprawy infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich; podkreślanie strategii rozwoju transportu do 2020 roku – kluczowej roli portów morskich, jako węzłowych punktów wpływających na funkcjonowanie układu krajowego transportowego; a także wskazanie jako jednego z głównych celów operacyjnych tej strategii – poprawienie dostępu do portów.

Pozytywnie oceniliśmy również przygotowanie ministrów do spraw transportu programów wieloletnich budowy dróg i linii kolejowych, które zostały następnie uchwalone przez Radę Ministrów. W tym miejscu mamy pewne zastrzeżenia do Programu Dróg Krajowych – o czym powiem za chwilę. Zapewnienie finansowania inwestycji ujętych w uchwalonych programach także oceniliśmy pozytywnie.

Jeżeli chodzi o ocenę negatywną – dotyczy ona prac prowadzonych przez ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej. Prace przygotowawcze nad programami wieloletnimi, dotyczącymi rozwoju infrastruktury dostępowej nie przyniosły do czasu kontroli efektów w postaci uchwalenia któregokolwiek z tych programów. Działania kolejnych ministrów nie doprowadziły do przyjęcia przez Radę Ministrów programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku, oraz programu wieloletniego dotyczącego utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry, pomimo że pierwotne wersje tych dokumentów były opracowane już w 2012 roku.

Prace nad projektami tych programów prowadzono w sposób powolny, a można powiedzieć, że je pozorowano. W przypadku programu dotyczącego utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry, przyczyną takich działań była głównie negatywna opinia wobec ustanowienia tego programu, kolejnych ministrów finansów. Konsekwencją uchwalenia programu byłaby bowiem bezwzględna konieczność zapewnienia środków budżetu państwa w kwotach przewidzianych w programie na prace utrzymaniowe tych dróg wodnych, na co nie wyrażali zgody kolejni ministrowie finansów.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Przepraszam, pozwolę się wtrącić, ale potem może nie być czasu. Myślę że trzeba doprecyzować jedną rzecz. Pan wspomniał, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ma ocenę negatywną. Ja patrzę i zakładam, że mamy ten sam raport – strona 55. O ile oczywiście w wydźwięku widzimy elementy krytyczne i doskonalenia, to patrząc na ocenę ja widzę słowo „opisowa", która nie jest tak zupełnie kompatybilna ze słowem „negatywna".

Widzę to samo w przypadku ministra infrastruktury i budownictwa – pan wskazał, że jest pozytywna.

Prosiłabym o doprecyzowanie.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK Marek Maj:

Tak jak powiedziałem – negatywnie lub pozytywnie oceniliśmy niektóre elementy. Wskazywałem, które negatywnie, a które pozytywnie. Nie była to ocena całościowego działania jednego, czy drugiego ministra.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Tak, ale wprowadzenie było dosyć całościowe.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK Marek Maj:

Może trochę pominąłem, ale chodziło o wymienienie elementów, które były ocenione pozytywnie i negatywnie. Nie dokonaliśmy całkowitej oceny ministrów w takich kategoriach.

To jest korytarz Bałtyk-Adriatyk i drogi w nim leżące. Tą kwestię już poprzednicy szerzej omawiali. Trzy główne drogi, które są w tym korytarzu to autostrada A1, droga ekspresowa S7 i droga ekspresowa S3. Przy ich budowie napotykano na różne utrudnienia, które przekładały się na opóźnienia terminów realizacyjnych.

Niedochowanie terminów jednak następowało również w wyniku pominięcia w Programie Budowy Dróg Krajowych projektów, które były ujęte w dokumencie implementacyjnym do strategii rozwoju transportu do 2020 roku. Przykładem tego jest 35 km odcinka drogi S3 od Świnoujścia do Troszyna – niezwykle istotny z punktu widzenia tego portu, który praktycznie przylega do niego i jest tym początkowym etapem. Na tym odcinku nie rozpoczęto robót budowlanych i nie wykonano jeszcze nawet studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego – przynajmniej na czas kiedy kończyliśmy kontrolę. Zadanie to było ujęte wcześniej w dokumencie implementacyjnym do Programu Budowy Dróg Krajowych. Zostało wprowadzone dopiero w ramach jego aktualizacji w połowie 2017 roku.

W Programie Budowy Dróg Krajowych do żadnego z czterech polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, nie przewidziano doprowadzenia drogi o wysokiej jakości, o której mowa w art. 17 ust. 3 rozporządzenia TEN-T. Nie uwzględniono też w pełni regulacji zawartych w rozporządzeniu TEN-T – stwierdzono w tym programie, że w Polsce do węzłów sieci bazowej TEN-T zaliczono osiem miast. W tym dwa miasta portowe – Szczecin i Gdańsk. Tymczasem rozporządzenie TEN-T ustanowiło w Polsce nie tylko wyżej wymienione węzły miejskie sieci bazowej, lecz także kilkanaście innych węzłów bazowych – w tym port morski w Świnoujściu, port morski w Gdyni, port śródlądowy w Świnoujściu i terminal kolejowo-drogowy w Gdyni, których w Programie Budowy Dróg Krajowych nie wymieniono.

W konsekwencji pominięcia ich w Programie Budowy Dróg Krajowych nie zaplanowano doprowadzenia drogi sieci bazowej do portu morskiego w Gdyni i terminala kolejowo-drogowego w Gdyni, o czym szeroko tutaj państwo dyskutowali.

Drogową dostępność do portów w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu zapewniały drogi krajowe biegnące w granicach tych miast, które jednak nie zapewniały bezpośredniego połączenia do bram portów. Ruch na odcinkach od dróg krajowych do bram wyżej wymienionych portów odbywał się drogami lokalnymi. Na drogach krajowych w Gdańsku oraz Świnoujściu dopuszczony był ruch pojazdów o nacisku osi 11,5 tony , natomiast na drodze numer 10 w Szczecinie ruch pojazdów o nacisku osi do 10 ton. O ile postęp prac przy budowie głównych tras na terenie Polski można uznać za zadowalający to problemem są – na co wskazywały zarządy portów, tak zwane odcinki ostatniej mili, czyli

odcinki drogi łączące bezpośrednio port z drogami krajowymi. Najtrudniejsza sytuacja w tym względzie istnieje w Porcie Gdynia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja mam taką prośbę. Przepraszam, jakbyśmy mogli trochę przyspieszyć, ponieważ od godz. 14 mamy następne komisje, a tu panowie muszą iść do ministra. Bardzo bym prosiła o wyciąganie wniosków, kwintesencję i to co jest dla nas najważniejsze – dojazd do portów. Konkluzję, jeśli można prosić.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK Marek Maj:

Dobrze. Gdynia była bardzo szeroko tutaj omawiana.

To może przejdę do wniosków, które stwierdziliśmy i sformułowaliśmy w wyniku kontroli.

Do Prezesa Rady Ministrów Najwyższa Izba Kontroli wystąpiła o wypracowanie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do Portu Gdynia. Również w związku z trwałym niezapewnieniem przez administrację morską spełnienia wymogów w zakresie głębokości i szerokości toru wodnego Świnoujście-Szczecin, Najwyższa Izba Kontroli wniosła o wdrożenie systemowego rozwiązania tego problemu. W tym zakresie może to dzięki temu, że uchwalony został program, ale może pogłębienie toru wodnego do 12,5 m bardziej to wymusiło i Komisja Europejska, która nie chciała się na to zgodzić bez zagwarantowania trwałości tego projektu.

Pozostałe wnioski były kierowane do jednostek kontrolowanych. W sumie skierowaliśmy 20 wniosków, z czego 9 zostało już zrealizowanych, 10 jest długofalowych i są w realizacji, a jeden wniosek dotyczący połączenia drogowego z Portem Gdynia – minister go nie realizuje, dlatego wystąpiliśmy z nim do Prezesa Rady Ministrów.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czyli tutaj państwa wnioski i argumentacja się powtarza.

Jeszcze chciałam wspomnieć, że do czasu zakończenia kontroli NIK nie ustalono sposobu rozwiązania problemu zapewnienia połączenia drogowego Portu Gdynia z systemem dróg krajowych, który będzie odpowiedni do potrzeb tego portu i spełni wymogi rozporządzenia TEN-T.

Jeszcze raz nasza prośba, jako parlamentarzystów i gości, aby pan dyrektor i Ministerstwo Infrastruktury wypracowali rozwiązanie, które tu było zresztą zaprezentowane. Wszystkie porty mają dziś ten sam problem. Nie możemy być skazani na jakieś ewentualne anse, waśnie, czy niezgodność poglądów politycznych, w momencie gdy ważą się losy inwestycji ważnych dla funkcjonowania portów o strategicznym znaczeniu dla Rzeczpospolitej.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać glos, ustosunkować się do kontroli NIK? Nie widzę.

Przechodzimy więc do punktu trzeciego: rozpatrzenie informacji na temat możliwości obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych. Bardzo proszę przedstawicieli PKP.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Szanowna pani przewodnicząca, chciałbym powiedzieć kilka słów na temat inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe w zakresie poprawy dostępu do portów morskich, a potem płynnie w zakresie punktu trzeciego.

W zakresie poprawy dostępu do portów morskich realizowanych aktualnie jest pięć projektów. Wykaz tych projektów znajduje się na slajdzie.

Projekt 1: poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk jest niejako rozwinięciem w stronę morza projektu nr 2, który rozpoczął się w zeszłej perspektywie – to jest projekt poprawy dostępu do Portu Gdańsk czyli most plus dwutorowa linia kolejowa. Projekt 3 – poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni, który jest rozwinięciem w stronę morza projektu nr 5 – prace na aktywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto. Projekt 4 dotyczy zespołu portów Szczecin-Świnoujście.

Z tych projektów w ramach CEF realizujemy aktualnie trzy – czyli projekty dostępu do portów w Gdańsku i Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Kończą się teraz prace przygotowawcze i planujemy podpisanie umów dotyczących budowy infrastruktury – dla Gdańska i Gdyni do końca tego kwartału. Jeśli chodzi o podpisanie umowy dotyczącej Szczecina i Świnoujścia zakładamy trzeci kwartał, bo ten projekt jest specyficzny – co już tu było mówione. Współbeneficjentem jest port. Toczą się aktualnie uzgodnienia montażu finansowego. Zakładany koszt projektu gdańskiego to przeszło 1,14 mld zł, a gdyńskiego prawie 1,5 mld zł. Koszt projektu Szczecińsko-Świnoujskiego jest podobny, ale jeszcze nie mamy ostatecznych kwot.

Zwracam państwa uwagę, że aby możliwe było podpisanie tych wszystkich projektów w drugim albo trzecim kwartale, w ramach ustawy okołobudżetowej, zostały przekazane dodatkowe środki do gestii ministra właściwego do spraw transportu – tak zwany wkład krajowy na uzyskanie montażu finansowego dla projektów CEF. Zwiększyliśmy Krajowy Program Kolejowy o ponad 3,2 mld zł, a 1,8 mld zł przez dokapitalizowanie z budżetu państwa. Zostały one już zrealizowane. Zgodnie z ustawą o finansach publicznych musiało być to zrealizowane w pierwszym kwartale roku następującego po roku, z którego środki pochodziły. Umowa w zakresie dokapitalizowania między ministerstwem a PKP PLK została podpisana 7 marca 2019 r.

Po prawej stronie są wyznaczone dwa kolejne projekty – na zielono zaznaczony projekt poprawy dostępu do Portu Gdańsk – most i dwutorowa linia kolejowa. Jest to projekt rozpoczęty w roku 2015 w poprzedniej pespektywie finansowej. Projekt ten w zakresie prac budowlanych – budowy drogi kolejowej, jest już zakończony. Teraz do realizacji pozostało nam wybudowanie ERTMS odnośnie do tego projektu.

Natomiast w kwestii projektu dotyczącego linii 201 – mamy wykazane dwa jego etapy. Od Kościerzyny do Gdyni i do Kościerzyny na południe do Maksymilianowa. Te projekty będą realizowane w późniejszym czasie.

Na następnych slajdach trochę o poszczególnych projektach.

Pierwszy to projekt portowy w Gdańsku. Te prezentacje są tutaj dostępne, w związku z tym nie będę czytał slajdów, natomiast mamy tutaj dwojakiego rodzaju projekty – czysto portowe, czyli to co robi PLK do stacji kolejowej w porcie. Oczywiście porty robią za stacją kolejową – państwo już o tym mówili. To są typowe projekty nakierowane na poprawę transportu towarowego, czyli wzrosty przepustowości i maksymalnego nacisku na oś do 221 kN, wydłużenie długości pociągów zgodnie ze standardami TEN-T do 740 m, a także elektryfikacja – zgodnie z sąsiadującymi projektami portowymi, aby zwiększyć obsługę trakcją elektryczną.

Bardzo krótko na temat portu Gdańskiego. Długość przebudowanych torów to prawie 50 km i 158 zabudowanych rozjazdów.

To są te efekty, o których mówiłem i widzimy harmonogramy dotyczące portowego projektu w Gdańsku. Przetarg został ogłoszony w październiku ubiegłego roku. Zakładamy podpisanie umowy o prace budowlane do końca bieżącego kwartału. Zakończenie prac jest zakładane do końca drugiego kwartału roku 2022. W tym zakresie oczekujemy na pozytywna decyzję Komisji Europejskiej w zakresie kwalifikowalności środków z pierwszych dwóch kolei CEF. Jesteśmy w tym zakresie optymistami.

Następny projekt to ten trochę starszy, z zeszłej perspektywy. Z zaplecza od strony lądu projektu gdańskiego, czyli modernizacja linii kolejowej 226, tak aby połączyć Pruszcz Gdański, gdzie łączy się linia 226 z linią nr 9 – z portem w Gdańsku. To jest projekt całkowicie zrealizowany z wyjątkiem ERTMS, który będzie zabudowywany w latach następnych. Zabudowa ERTMS jest trochę rozłożona w czasie, ponieważ zabudujemy go dopiero na lokalnych centrach sterowania. Tu będzie pewna synergia z realizacją projektu poprzedniego, tak aby w porcie północnym w Gdańsku było wspólne lokalne centrum systemu obserwowania dla dwóch projektów. Finansowo – 97, 2% realizacji, a dla ERTMS który pozostał, planowana data przetargu to drugi kwartał przyszłego roku. Data podpisania umowy do końca przyszłego roku. Zakończenie robót planowane jest do końca 2021 roku.

Następny projekt gdyński portowy – to co powiedziałem przy poprzednim, tutaj też ma zastosowanie. Wzrost maksymalnej długości pociągów, nacisku na oś, elektryfikacja

i wzrost przepustowości poprzez zabudowę nowych systemów sterowania. Harmonogram wygląda następująco: drugi kwartał bieżącego roku to podpisanie umowy na roboty budowlane, drugi kwartał roku 2022 – zakończenie prac budowlanych.

Projekt szczecińsko-świnoujski jest tożsamy z poprzednimi, gdyż jest to projekt w portach. Modernizacja układu torowego stacji, około 230 rozjazdów, 160 km przebudowanych torów trakcyjnych, przebudowa 8 przejazdów, 3 obiekty inżynieryjne i tak dalej.

Efekty tożsame do Gdańska i Gdyni, czyli podniesienie dopuszczalnej prędkości na torach głównych zasadniczych co najmniej do 60 km/h, na pozostałym do 40 km/h. Mówimy tu o ruchu w porcie.

Wzrost liczby pociągów w obu obsługiwanych w portach w dobie obecnej – 67, po modernizacji – 133. Skrócenie czasu prac manewrowych na stacji Szczecin-Port Centralny i stacji Świnoujście, zwiększenie długości użytecznej torów do 750 m. Tu jest tożsamy harmonogram – podpisanie umów w trzecim kwartale. To jest program, w którym mamy dwóch beneficjentów. Zakończenie prac PKP PLK planuje na drugi kwartał 2022 roku.

Ostatni z prezentowanych przeze mnie dzisiaj projektów. Głęboka modernizacja linii kolejowej 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia, Gdańsk Osowa- Gdynia. To jest pierwszy etap, czyli od Kościerzyny do Gdańska. Tutaj zakładamy wzrost prędkości pociągów. To jest jedyny przedstawiany dzisiaj projekt dwojakiego zastosowania – będzie też realizowany transport pasażerski. Zakładamy również elektryfikację i linię dwutorową, a między Gdańskiem – Osowa a Gdynią trzytorową. Wzrost prędkości pociągów pasażerskich do 140 km/h, a towarowych do 100 km/h lub 80 km/h – w zależności od masy brutto. Tak samo jak w poprzednich projektach – poprawa wszystkich parametrów tak, aby wykorzystać w pełni modernizację portu gdyńskiego. Sukces kolei numer 9 spowodował szybsze podjęcie prac nad tym projektem. Zakładamy podpisanie umowy na roboty budowlane w drugim kwartale 2020 roku. Zakończenie na początku 2023.

Odnośnie odcinka Kościerzyna-Maksymilianowo zakładamy podpisanie umowy na roboty budowlane do końca roku 2020 i zakończenie do końca trzeciego kwartału 2023 roku.

To byłoby tyle, w skrócie telegraficznym, jeśli chodzi o te projekty.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy macie państwo pytania? Nie ma pytań.

Te projekty idą sprawnie więc jest dobra współpraca. Gorzej z drogami. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Jeśli jeszcze mogę – o obniżeniu tej stawki?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Prezentacja, którą wcześniej przedstawiłem dotyczyła części naszego Krajowego Programu Kolejowego. W celu zwiększenia atrakcyjności transportu towarów koleją, widzimy dwa główne sposoby. Pierwszy to poprawa infrastruktury – o tym była prezentacja poprzednia, a drugi to obniżenie stawki dostępu za korzystanie z infrastruktury kolejowej i stabilizacja. To też jest bardzo ważne w związku z tym, że kontrahentom naszych klientów – mówimy o klientach przewoźników kolejowych, chcielibyśmy zapewnić stabilność prowadzenia biznesu. Było o to trochę trudno.

Chciałbym podkreślić dwie kwestie. Jest podpisana umowa pięcioletnia pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej. Ta umowa wynika z przepisów unijnych, konkretnie z dyrektywy 34 z 2012 roku. Jej celem jest, aby przerzucić na państwo członkowskie co najmniej 65% kosztów ponoszonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

W naszej opinii założenia tej umowy wypełniliśmy. Już teraz Państwo Polskie pokrywa większość kosztów zarządców infrastruktury kolejowej.

Natomiast w zakresie przewozów kontenerowych, transportu intermodalnego ta umowa umożliwia dodatkowe obniżenie stawek dostępu dla tego typu klientów. Załącznik 21 tej umowy zawiera katalog linii kolejowych podlegających takim obniżkom. To są praktycznie linie, które są używane w transporcie intermodalnym w Polsce. W zakresie tych linii i pociągów, które są złożone wyłącznie z wagonów do przewozów intermodalnych – jest nimi prowadzony taki transport lub wracają próżne, jest możliwość uzyskania 25% bonifikaty w zakresie stawki dostępu. W sytuacji, gdy pociąg spełnia warunki, składa się z tego typu wagonów i jedzie po liniach wymienionych w załączniku do umowy, zarządca stosuje taką stawkę, jednocześnie raportując co miesiąc wykonanie ministrowi właściwemu do spraw transportu.

W związku z tym mechanizm jest wdrożony. Oczywiście zawsze jest tak, że diabeł tkwi w szczegółach. A tym cudownym szczegółem są środki finansowe. Im więcej pieniędzy tym bardziej mogliśmy obniżać stawkę. W chwili obecnej natomiast możemy obniżyć o 25%. Przy czym obniżenie to dotyczy stawki już obniżonej dla wszystkich użytkowników, czyli stawki, która zgodnie z przepisami unijnymi zakłada, że przewoźnik kolejowy pokrywa tylko koszty wygenerowane przez przejazd danego pociągu. To jest szacowane na 30-35% kosztów. Tego dotyczy ta dalsza obniżka.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś pytania? Nie ma.

Szanowni państwo wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Mam nadzieję, że po naszej dyskusji i propozycjach przedstawianych przez osoby z zarządów portów, zostanie przekazana koncepcja rozwiązań ustawowych panu ministrowi. W razie czego można to przekonsultować z naszymi portami. Są one bardzo potrzebne, w związku z planami rozwojowymi portów, które do budżetu państwa wnoszą bardzo wiele ze swej działalności. Chcemy ją poszerzać. Być może jest taka możliwość, że możemy z tych pieniędzy wypracowanych wybudować drogę. Samą inwestycję możemy sfinansować – to pod rozwagę panu ministrowi. Musimy jakoś problem rozwiązać, bo w perspektywie mamy za dużo do stracenia, żebyśmy nie podjęli działań, aby porty mogły realizować inwestycje, które sobie założyły. Musimy mieć świadomość, że są to dobrze wydane pieniądze i stawać się coraz bardziej konkurencyjni na rynku.

Życząc państwu szczęśliwego powrotu do domu i dziękując za udział w posiedzeniu Komisji, zapraszam do udziału w kolejnym. Kończę i zamykam posiedzenie.